12
Begroting Infrastructuur en Milieu

Aan de orde is de behandeling van:
- **het wetsvoorstel Vaststelling van de begrotingsstaten van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu (XII) voor het jaar 2016 (34300-XII).**

(Zie vergadering van 28 oktober 2015.)

De **voorzitter**:
Ik stel voor dat wij interrupties in tweeën doen, aan het einde van de blokjes. De minister zal even aangeven welke blokjes zij zal behandelen.

Door mij zijn schriftelijke antwoorden ontvangen van de minister van Infrastructuur en Milieu op vragen, gesteld in eerste termijn.

Deze antwoorden zullen worden opgenomen in een bijvoegsel bij de Handelingen van deze vergadering.

(Het bijvoegsel is opgenomen aan het eind van deze editie.)

De algemene beraadslaging wordt hervat.

☐

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Voorzitter. Ik dank de leden van de Kamer voor de gestelde vragen en voor de inhoudelijke inbreng. Zoals de meeste Kamerleden al zeiden aan het begin van hun bijdragen, is het een bijzondere begrotingsbehandeling. Gistermiddag, vóór de eerste termijn, heeft staatssecretaris Wilma Mansveld haar ontslag aangeboden aan de Koning. Dit betekent dat ik het debat over de begroting, die wij gezamenlijk hebben opgesteld, nu alleen zal doen. Dat is vreemd. Het is ook jammer, want wij zijn de rit samen begonnen en ik had de rit ook graag samen afgemaakt. Ik heb het natuurlijk persoonlijk al gedaan, maar wil hier ook publiekelijk Wilma Mansveld danken voor haar inzet in de afgelopen jaren. Niet alleen voor de begroting die wij nu behandelen, maar voor alle dingen die zij heeft gedaan op haar terreinen. Ik heb zelf de samenwerking altijd als zeer plezierig ervaren en ik heb haar als een zeer plezierige collega ervaren.

Er werd gisteren al volop gespeculeerd over een nieuwe staatssecretaris, maar er is nog geen naam bekend. Er is nog geen keuze in gemaakt. De vraag was even of wij daarop moesten wachten met de begrotingsbehandeling. Ik denk echter dat het goed is om de begroting op dit moment gewoon te behandelen, want het werk moet doorgaan. Ik zal dus ook alle vragen op het terrein van de staatssecretaris behandelen. Met andere woorden: ik doe nu even alle portefeuilles, voor zover daar ook nog discussie over kan zijn in de Kamer.

Een deel van de vragen heb ik schriftelijk beantwoord. De andere zal ik nu mondeling behandelen. Ik zal dat doen in verschillende blokken. Er is een blok over de bereikbaarheid, dat bestaat uit wegen, spoor, binnenvaart en luchtvaart. Er is ook een vraag gesteld over de fiets. Die zal ook in dit blok worden beantwoord. Ik zal steeds aangeven wanneer ik naar het volgende onderdeel ga. Er is ook een blok over milieu en vervolgens twee kleinere blokken over ruimte en over de ILT, omdat daarover door een aantal leden specifieke vragen zijn gesteld. In het blok over wegen zal ik overigens ook de vragen beantwoorden die gesteld zijn over het Infrafonds en de schuiven. Dat gaat over alle modaliteiten, maar ik denk dat het handig is om het ergens onder te brengen.

Voordat ik de blokken behandel, wil ik graag iets zeggen over de inzet van deze begroting. Het gaat er bij deze begroting om dat wij ons land in beweging houden, dat onze infrastructuur en ons beleid ruimte creëren voor innovatie, economische dynamiek en leefbaarheid. Wij willen omstandigheden creëren voor welvaart, meer banen, veiligheid, goede kwaliteit van leven en ook een mooi land. Dat zijn heel veel ambities die bijeenkomen in deze begroting. Als ik met de ogen van het buitenland kijk naar Nederland en bijvoorbeeld naar onze infrastructuur, dan zie ik dat er reden is voor vertrouwen. Mevrouw Visser gaf het al aan. Wij zijn gestegen op de internationale ranglijst van meest concurrerende landen. Wij staan in de top vijf. Wij zijn gestegen op de wereldwijde ranglijst van landen met de beste infrastructuur. Ook vervoert geen enkel Europees land zo veel goederen over water als Nederland. Bij ons is dat 37%. Er is ook heel veel belangstelling voor onze waterveiligheid en onze watertechnologie. Vanuit de hele wereld komt men kijken hoe wij met onze projecten in het kader van Ruimte voor de Rivier het water meer de ruimte geven en ons voorbereiden op de gevolgen van klimaatverandering.

Dit zijn allemaal positieve signalen. Zij vormen een forse aanmoediging om door te gaan op de ingeslagen weg. Het zijn echter ook niet meer dan signalen, want een plek op een ranglijstje mag nooit een doel zijn. Er is gewoon nog heel veel te doen. Daarom bouw ik met deze begroting aan een infrastructuur die klaar is voor de toekomst en die essentieel is voor een land waarvan de economie zo ontzettend afhankelijk is van internationale verbindingen. Ik bouw met deze begroting aan een economisch concurrerend, maar ook mooi en leefbaar land. Economisch concurrerend zonder mooi en leefbaar heeft ook geen zin. Met de nieuwe Omgevingswet, waar wij het straks ook nog over zullen hebben, hebben wij daarvoor nieuwe mogelijkheden. Wij hebben voor het eerst een integrale wet voor de hele leefomgeving, waarin natuur en milieu, infrastructuur en water en ruimtelijke ontwikkeling samengaan in één wet. Wij gaan meer uit van wat kan en wat mogelijk is. Dat is veel interessanter dan de nadruk te leggen op wat er allemaal niet mag. Die manier van werken past bij dit drukke, maar vooral dynamische land, met heel veel mogelijkheden voor een mooie toekomst.

Tot zover mijn algemene inleiding. Ik ga nu over naar het blok over de bereikbaarheid, te beginnen met de wegen.

Ik begin met de succesvolle fileaanpak, maar ook met de zorgelijke prognoses. Tussen 2004 en 2014 is er meer over de snelwegen gereden. Toch stonden wij minder in de file. Wij meten dat in reistijdverlies en dat is met maar liefst 15% gedaald. De piek in de filezwaarte zat in 2007. Wij zitten nu ongeveer op het niveau van 1998. Natuurlijk zorgde ook de economische crisis voor minder verkeer — wij hebben het daar al eerder over gehad — maar dit effect was beperkt, namelijk 16%. Wat vooral hielp, was de aanleg van extra rijstroken. Die aanpak heeft voor de helft bijgedragen aan de fileafname. Daarnaast zorgden maatregelen op het

gebied van slim verkeersmanagement en een betere benutting nog eens voor 11% minder files.

Het is goed om te weten wat werkt, gelet op de al genoemde zorgelijke prognoses. Het verkeer neemt alweer toe. Alle lichten staan op groen en het is een positieve ontwikkeling als de economie aantrekt, maar die ontwikkeling vertaalt zich direct door in meer mobiliteit. Er gaan dan meer mensen en meer goederen over de wegen, het water en het spoor. Dat is voor iedereen die veel op de weg zit nu al te merken. Het afgelopen kwartaal is de filezwaarte gestegen met dik 10%. De voorspellingen wijzen uit dat die trend doorzet. Die voorspellingen zijn niet gedaan met een glazen bol, maar komen van KiM, het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid, dat voor ons trendberekeningen maakt. Die voorspellingen komen niet onverwacht; wij worden daar ook niet door overvallen, dus wij hebben daar rekening mee gehouden. In elk geval tot 2020 hebben wij nog ruim 400 km aan extra asfalt staan. Desondanks wordt het drukker en zullen wij er langer over doen om op onze plek van bestemming te komen. De prognoses van KiM duiden op een toename van het aantal voertuigverliesuren — de tijd die men er langer over doet om van A naar B te komen — met 45% ten opzichte van 2014. Dit jaar is dat al te merken.

In het licht van het voorgaande is het voor mij van groot belang dat wij blijven doorpakken met grote projecten die de komende jaren en na 2020 de files zullen verminderen. Ik denk aan de wegverbreding van de A1, de A6 en de A9, de verbreding van de wegen tussen Schiphol, Amsterdam en Almere-Stad. Ik denk ook aan de verlengde A4 tussen Delft en Schiedam, die eindelijk open gaat. Verder denk ik aan nieuwe belangrijke projecten als de Blankenburgverbinding, de ring om Utrecht, de A13/A16 en de verlengde A15. Na het accent op verbredingen, dat in de afgelopen jaren is gelegd, ligt het accent nu op het verstevigen van het hele netwerk met de aanleg van ontbrekende schakels. Het gaat daarbij vaak om compleet nieuwe verbindingen. Die zijn complex, omdat zij gebieden doorsnijden waar mensen wonen en waar natuur is. Dat willen wij dus zorgvuldig doen. Dat kunnen wij ook steeds beter, maar omdat de projecten moeilijk en complex zijn, worden nut en noodzaak daarvan wel eens betwijfeld. Ik hoop dat de KiM-rapportage nu ook overtuigend bewijs levert dat die verbindingen echt noodzakelijk zijn.

Ook met de voornoemde maatregelen is Nederland nog niet af. Ik heb vaker gezegd dat er altijd geld voor infrastructuur zal moeten zijn. Als wij de files op de lange termijn beheersbaar willen houden, zullen wij aanvullende maatregelen moeten nemen. Voor de langere termijn voorzien wij vooral knelpunten in de regio's Rotterdam, Den Haag, Amsterdam en Noord-Brabant. Die knelpunten zullen zich ook voordoen als de economische groei laag blijft. Om de files in de komende jaren beheersbaar te houden en Nederland draaiend te houden, is het van belang dat wij voldoende geld reserveren voor infrastructuur. Verschillende Kamerleden hebben daarop aangedrongen. Onder anderen mevrouw Visser en heer Madlener hebben daarnaar gevraagd. Er loopt al een breed beleidsonderzoek naar de flexibiliteit van het MIRT, in het kader waarvan ook gekeken wordt naar de toekomstige financiering van de infrastructuur. De Kamer heeft bijvoorbeeld ook de motie-Harbers aangenomen, waarin gepleit wordt voor een verlenging van het Infrafonds na 2028. Natuurlijk is het ook van belang om zoveel eerder als daarvoor ruimte is, extra budgetten voor infrastructuur te organiseren.

Wij zitten wereldwijd in de top wat de kwaliteit van onze infrastructuur betreft. Die positie wil ik behouden. Ik wil versterken. Ik wil alles op alles zetten om te voorkomen dat Nederland gaat stilstaan. Ik hamer hierop omdat ik soms het verhaal hoor dat Nederland af is of dat de behoefte aan mobiliteit in de toekomst afneemt. Niets is echter minder waar. Natuurlijk zijn er meer manieren om de mobiliteit in goede banen te leiden. Ik denk aan programma's als Beter Benutten en aan nieuwe technologie als ITS. Ik kom daar aanstonds nog op terug.

Eerst wil ik met u bespreken waarom het zo belangrijk is dat wij het Infrafonds hebben. Ik ga daar wat breder op in, omdat daar diverse vragen over gesteld zijn door de leden, onder andere door de heer Van Helvert, de heer Houwers en mevrouw Van Veldhoven. Die vragen betroffen het Infrafonds in brede zin, maar gingen ook specifiek over onderhoud, beheer, aanleg en de zogeheten kasschuifmethodiek. Ik heb het in het wetgevingsoverleg (WGO) al uitgelegd, maar wil het graag nog een keer toelichten, want daarbij was niet iedereen aanwezig.

Waarom hebben we nu eigenlijk het Infrafonds en het Deltafonds? Zo'n fonds is een redelijk unieke constructie, die je maar in weinig landen ziet. Het belangrijkste is dat een dergelijk fonds zorgt voor zekerheid en stabiliteit. Dat is cruciaal voor een land als Nederland, dat zich moet beschermen tegen het water. Het is essentieel voor een land waar de economie voor zo'n groot deel afhankelijk is van een goede verbinding met het achterland. Onze Deltawerken en onze infrastructuur vragen om grote investeringen en die investeringen moet je langjarig van tevoren kunnen plannen. We moeten langjarige verplichtingen kunnen aangaan voor aanleg, beheer en onderhoud. Dat komt niet alleen de doelmatigheid ten goede, maar het schept ook een goed investeringsklimaat. Er zijn veel landen die bij ons komen kijken hoe wij dat doen. Men is daar vaak jaloers op, omdat men in eigen land vaak met een vierjarige begrotingen werkt.

Ons Infrafonds, het huidige Infrafonds, loopt tot 2028 en bestaat uit een programma van zo'n 175 projecten. Dat is een ontzettend dynamisch proces, want er zijn altijd mee- en tegenvallers. Dat vraagt om zorgvuldig passen en meten en het vraagt erom, voor alle projecten voldoende budget te houden. Het voordeel van zo'n fonds is nu juist dat we over een langere periode mee- en tegenvallers tegen elkaar kunnen afwegen en ook flexibiliteit hebben in het geval dat een project vertraagt of — en dat heeft natuurlijk mijn voorkeur — in het geval dat een project versnelt. Natuurlijk willen we dat zo transparant mogelijk doen. Werken met kasschuiven is daarbij essentieel. Een van de Kamerleden vroeg of we van die kasschuiven niet af kunnen, maar een kasschuif is juist essentieel voor zo'n fonds.

Om maar eens een voorbeeld te geven: als er een project van 400 miljoen is geraamd dat vier jaar moet duren, dan plan je dat in de tijd bijvoorbeeld zo dat je van tevoren uitgaat van 100 miljoen per jaar. Dan is de ontwikkelaar sneller; in het eerste jaar heeft hij al de helft van het geheel gerealiseerd. Dat betekent dat je hem 200 miljoen betaalt en de rest van het budget in de andere jaren weer wat minder maakt. Het kan ook andersom zijn. Dat zijn de technische kasschuiven, die hier gewoon heel veel gebeuren, omdat je lopende zo'n project ziet wat de reële planning is. Dat zijn kasschuiven die u kunt zien, maar waarbij niet volledig wordt uitgelegd wat er nu allemaal precies gebeurd is,

omdat ze geen invloed hebben op het project. Ze hebben geen invloed op de inhoud van het project en ze hebben geen invloed op de termijn van het project.

Als een project uitloopt in de tijd of eerder wordt gerealiseerd, dan geven we dat wel specifiek aan in onze boeken, omdat het dan ook een politieke consequentie heeft. Ik vind dat u als Kamer moet weten of er een overschrijding is of dat iets later in de tijd wordt opgeleverd. Dat geven we altijd expliciet aan. Tot slot schuiven we ook nog weleens tussen modaliteiten, maar het geld komt eigenlijk altijd weer terug bij de eigen modaliteit. In het wetgevingsoverleg hebben we besproken hoe we dit beter inzichtelijk kunnen maken voor de Kamer. We hebben ook met de controleurs afgesproken dat we zullen kijken hoe we dit zo goed mogelijk gezamenlijk kunnen vormgeven.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Voorzitter. Ik heb een punt van orde.

De **voorzitter**:
Gaat u gang, mijnheer Hoogland.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Voorzitter. Als de minister een heel blok afwerkt, is de actualiteit van een vraag eigenlijk weg. Ik begrijp dat we willen voorkomen dat iedereen tegelijkertijd aan de interruptiemicrofoon gaat staan, maar als ik nu een vraag heb over de kasschuiven, dan is dat een relevant punt. Straks belanden we binnen dit blok vast en zeker weer bij een ander onderwerp en krijgen we dat allemaal opgehoopt met nog een keer dezelfde conclusie. Kunnen we niet bijvoorbeeld afspreken dat we één interruptie doen per blok en het daar ook bij laten? Dan hebben we in ieder geval de kans om even een vraag te stellen. Is dat een mogelijkheid? Of zegt u: nee, dat gaan we niet doen?

De **voorzitter**:
Aan het begin van deze begrotingsbehandeling heb ik voorgesteld om interrupties aan het eind van ieder blokje te doen. Dan wil ik u ook niet beperken in het aantal interrupties. Ik stel wel voor dat we de blokjes niet te lang maken. Nu zijn we volgens mij bijna aan het einde van de algemene infrastructuur, dus voordat we naar de wegen toe gaan, zijn er nog twee andere mensen die graag iets willen vragen over de algemene infrastructuur.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik steun de heer Hoogland in zijn verzoek om dan in elk geval de blokjes beperkt te houden. In de inleiding van de minister over de indeling in blokjes was mij niet duidelijk geworden dat er eerst een blokje algemeen zou komen, waarna wij vragen zouden kunnen stellen. De inleiding die de minister nu geeft over het Infrastructuurfonds heeft immers betrekking op wegen, maar ook op alle andere blokjes erna. Zowel over wegen als over het Infrastructuurfonds en deze hele systematiek hebben de leden volgens mij echt vragen. Laat die algemene inleiding dan nu een apart blokje zijn, zodat wij daar vragen over kunnen stellen.

De **voorzitter**:
Dat lijkt me een uitstekend voorstel. Bent u al bijna aan het einde van de algemene inleiding, minister?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik zit niet in een algemene inleiding, maar in het blokje over financiën en wegen. Ik ging net over naar onderhoud, beheer en vervanging. Als de Kamer mij tussendoor vragen wil stellen, heb ik daar geen enkel probleem mee. Sterker nog, dat maakt het debat levendig.

De **voorzitter**:
Ik denk dat het verstandig is als de woordvoerders even naar mij toe komen, zodat wij goed kunnen afstemmen met elkaar hoe wij deze vergadering vervolgen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De **voorzitter**:
Wij hebben met elkaar afgesproken dat ik om het debat een beetje te bespoedigen en om de gelegenheid te geven om op tijd vragen te stellen, de woordvoerders ga beperken in het aantal interrupties. Er mogen vier interrupties gepleegd worden per fractie, maar dat kan wel tussendoor. Wij gaan dus niet meer vasthouden aan de blokjes. Ik geef de minister het woord weer.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik dacht dat het nu wel vol zou stromen bij de interruptiemicrofoon, maar ik zie dat dat niet het geval is.

Ik ga naar de vragen die zijn gesteld over het budget voor beheer, onderhoud en vervanging. Onder andere de heer Smaling en mevrouw Van Veldhoven maken zich zorgen over de vraag of er wel voldoende budget is voor bijvoorbeeld het onderhoud van de vaarwegen en over de discussie die wij hierover met de Algemene Rekenkamer hebben gehad. Ook dit is in het wetgevingsoverleg aan de orde geweest, maar ik leg graag even uit wat wij daarmee beogen. De Rekenkamer zegt dat wij 400 miljoen tekort hebben. Ik neem nu even specifiek te vaarwegen, maar dit speelde vorig jaar ook bij de wegen en het spoor. Zoals eerder betoogd, zijn wij het niet met de Rekenkamer eens. De Rekenkamer kijkt tot 2020 en stelt op basis daarvan dat wij onvoldoende budget hebben. Wij hanteren zelf echter een andere horizon, namelijk 2028. Als je tot dat jaar kijkt, zie je dat wij die 300 miljoen wel degelijk gedekt hebben. De vraag aan de Rekenkamer is volgens mij nog in een tijd gesteld — het is al langer geleden — waarin het fonds nog niet was doorgetrokken. Ik neem het de Rekenkamer dus niet kwalijk. Wij hebben dit aangegeven in ons antwoord aan de Rekenkamer.

Dan blijft er van die 400 miljoen nog 100 miljoen over en daar zit volgens mij vooral het discussiepunt. De Rekenkamer zegt eigenlijk dat je alles wat je gepland hebt voor de toekomst ingeboekt moet hebben. Wij zien het bedrag echter niet als een tekort, maar als een aanvaardbare spanning op het budget. Dat klinkt natuurlijk heel spannend en men zou kunnen denken: wat bedoelt de minister daar nu mee? Laat ik even een voorbeeld geven. Op het moment

dat je voor een brug een afschrijvingstermijn van 30 jaar hebt staan, zegt de Rekenkamer dat je in jaar 31 het vervangingsbudget voor de brug moet hebben staan. Wat zeggen wij? Wij vinden wat de Algemene Rekenkamer voorstelt een technische exercitie. Het kan immers best zijn dat je veel eerder met zo'n brug aan de slag moet gaan. Helaas komen we dat weleens tegen. Het kan echter ook zijn dat zo'n brug in 2035 nog vijf jaar langer mee blijkt te kunnen gaan. Je moet dus in principe proberen om niet te plannen alleen maar precies in de jaren op basis van een technische exercitie. Je moet ook gewoon een beetje aanvoelen wat er nodig is op welk moment. Een zekere flexibiliteit is dus wenselijk. Vooropstaat dat ik altijd doe wat noodzakelijk is. Als er dus ergens iets kapotgaat wat moet worden onderhouden, of als gewoon aan de orde is dat er ergens moet worden geïnvesteerd, dan zal ik dat doen. We houden echter die flexibiliteit, omdat we verwachten dat zaken niet altijd meteen op de technische afschrijfdatum kapot zullen zijn. We verwachten dat het best nog weleens zo kan zijn dat we met een kleine ingreep of met wat uitstel nog een tijdje langer door kunnen gaan met bijvoorbeeld een brug. Het gaat hierbij overigens om 100 miljoen op een enorm budget voor beheer en onderhoud. Ik zeg dat om dit even te relativeren.

De heer Smaling vraagt zich ook af hoe dat tekort bij beheer en onderhoud zich verhoudt tot grote projecten zoals de Blankenburgtunnel of de verbreding van de A27. Ik onderschrijf dat er prioriteit moet liggen bij beheer en onderhoud. Ik heb in het verleden al vaker gezegd dat ik degene ben die voor het eerst weer echt budget is gaan reserveren voor beheer en onderhoud. In het verleden deden we dat een beetje vanuit de mee- en tegenvallers. Ik ben hiervoor ook structureel gaan reserveren. Dat is ten koste gegaan van een deel van het budget voor aanleg, hoewel het budget voor aanleg politiek gezien natuurlijk altijd veel meer sexy is dan het budget voor beheer en onderhoud. Ik vind echter dat je goed in beheer en onderhoud moet investeren. Je bent penny wise, pound foolish als je dat niet doet. Voor beheer en onderhoud moeten er dus altijd voldoende middelen zijn, ook als we aan de slag gaan met grote projecten. Ik zal dus ook noodzakelijk onderhoud altijd gewoon blijven uitvoeren. We denken dat ook gewoon te kunnen doen en goed inpasbaar te kunnen doen op basis van wat we nu hebben geraamd. De ruimte die we voor de grote projecten voor nieuwe aanleg hebben, is de ruimte die daar ook echt beschikbaar voor is.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik ben natuurlijk heel erg blij met de woorden die de minister op het laatst uitsprak. Zij zegt dat ze er altijd voor zal zorgen dat er voldoende ruimte is voor het onderhoud en het veilig houden van al onze infrastructuur. Ik deel niet de analyse van de minister dat het hierbij maar over 100 miljoen zou gaan. Sterker nog, in de optelsom van de verschillende artikelen gaat het samen over 1 miljard aan budgetspanning. In de systematiek van de minister is er 100 miljoen die nog openstaat op vaarwegen. Er staat ook nog 400 miljoen open op wegen. Verder is er een budgetspanning van 475 miljoen op spoor, plus nog extra risico's. Als je dat bij elkaar optelt, kom je op een budgetspanning van 1 miljard. De minister zegt nu: als het een beetje mee- of tegenvalt bij vaarwegen, haal ik het geld wel bij wegen of haal ik het bij spoor. Als daar echter ook gaten zijn, wordt het ondertussen wel krap, zeker omdat de besteedbare ruimte in het Infrastructuurfonds zeer beperkt is doordat het kabinet de hele besteedbare ruimte op 2028 eigenlijk vrijwel heeft uitgeput. De optelsom van al die zaken leidt er eigenlijk toe dat de minister in een situatie terecht kan komen waarbij ze bijna wel per direct moet gaan schrappen als er iets tegenvalt. Een bedrag van 1 miljard is flink. Hoe gaat de minister garanderen dat ze dat geld altijd beschikbaar gaat stellen voor beheer en onderhoud? Deelt ze verder de analyse van een budgetspanning van 1 miljard?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik sprak nu specifiek over vaarwegen. Dat heb ik ook gezegd. Ik deel niet de analyse van 1 miljard budgetspanning. Ik heb zojuist al gezegd dat bijvoorbeeld bij het budget voor vaarwegen de Algemene Rekenkamer het heeft over 400 miljoen terwijl daarvan al 300 miljoen is gedekt in het budget tot 2028. Daar blijft dus 100 miljoen over. Vorig jaar hebben we de discussie gevoerd over 300 miljoen voor wegen. Er is nu discussie over naar ik meen 475 miljoen voor spoor; ik zeg dit uit mijn hoofd. Daarbij gaat het ook weer over budgetspanning. Hoe komt zoiets tot stand? De staatssecretaris heeft gezegd: ik wil wel weten wat we in de komende tijd nodig denken te hebben voor beheer en onderhoud op bijvoorbeeld het spoor, met de areaaluitbreiding en met de zaken die in de komende jaren gaan gebeuren. Daar is een analyse van gemaakt. Daarbij heeft men gezegd: waarschijnlijk is er 475 miljoen meer nodig dan er is gepland. Dat betekent niet dat we dat bedrag ook werkelijk moeten uitgeven, want vervolgens hebben we nu jarenlang de tijd om te bekijken of het ook op een andere manier kan, of het eenvoudiger of wat minder kan. Het kan natuurlijk ook tegenvallen. Het budget is altijd flexibel. Dit zijn echter geen vaste bedragen. Er is dus geen sprake van 1 miljard dat sowieso moet worden ingepast. Dat probeer ik ook duidelijk te maken in mijn betoog over flexibiliteit. Je weet niet zeker of een bepaalde omstandigheid zich gaat voordoen. Het gaat hierbij om inschattingen, om ramingen over wanneer je dingen technisch zou moeten aanpassen of vervangen.

Als je de verschillende modaliteiten bij elkaar optelt, zit je op een hoger bedrag. Daarin heeft mevrouw Van Veldhoven volledig gelijk. Of dat dan een miljard is, of minder of meer, is dan misschien niet eens meer zo relevant. Maar wat gebeurt er als we werkelijk iets moeten doen? Dan moeten we dat boven aan de lijstjes zetten. Iets anders voor onderhoud kun je misschien op een later moment doen. Het is inpasbaar, zeker ook omdat dat miljard op onze totale uitgaven — we geven zo'n 6 miljard per jaar uit aan infrastructuur — ook nog eens over meerdere jaren gaat. In die lange periode is dat wat mij betreft overzichtelijk.

De **voorzitter**:
Hartelijk dank. Mag ik vragen om niet alleen de vraag maar ook het antwoord zo beknopt mogelijk te houden?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik probeer het zo kort en zo feitelijk mogelijk te houden, maar het gaat hier om een vrij complexe set data. Ik moet het ook voor de minister inzichtelijk maken. Die 100 miljoen, heel conservatief geraamd, noemt de minister zelf. Spoor is net gevalideerd door de Inspectie der Rijksfinanciën; die 375 miljoen. Over wegen hebben wij het vorig jaar gehad. Van die 0,7 miljard staat nog 0,4 miljard open. Ook dat is berekend en ook dat is conservatief geraamd. Conservatief

geraamd gaat het dus over een miljard aan flexibiliteit dat de minister wil hebben. Als je echter op alle posten een tekort hebt, heb je niet de flexibiliteit om ergens geld vandaan te halen. Daar zit mijn zorg. Ik hoorde de minister op het einde zeggen: als ik problemen op moet vangen, ga ik ander onderhoud uitstellen. Daarvoor zei zij echter: voor onderhoud zal altijd genoeg geld zijn. Als zij echter de gaten op onderhoud gaat dichten met de gaten op onderhoud, houden wij een gat. Daar maak ik mij echt zorgen over.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Als je iets naar voren schuift omdat dat nodig is en iets anders naar achteren kunt schuiven omdat het ook later kan gebeuren, is er geen probleem. Dan heb je geen gat in je onderhoud. Dat is gewoon het welbekende kasschuiven, waarover wij het wel vaker hebben. Dat is het probleem dus niet. Ook die 475 miljoen is gevalideerd. Daarover is gezegd — volgens mij bespreekt u dat binnenkort nog in een apart debat over ProRail — dat er geen zorgen over de realisatie zijn. Hetzelfde geldt voor wegen. Vorig jaar is dat uitgebreid besproken met de Kamer en die is daar uiteindelijk ook akkoord mee gegaan. Daar heb ik geen motie of iets anders op gekregen met het verzoek om het niet meer zo te doen. De essentiële vraag is niet of er nu sprake is van een gat of niet. Het gaat veel meer om de manier waarop je zaken presenteert. Wat mij betreft is het een technische exercitie. De Rekenkamer zegt: als iets technisch is afgeschreven, moet u het geld beschikbaar hebben. Dat is een formele lijn. Wij zeggen dat dat niet altijd noodzakelijk is. Er zijn immers een hoop dingen die later kunnen of die uiteindelijk mee blijken te vallen. In alle nieuwe projecten die we doen, proberen we meteen de life cycle toe te passen. In de toekomst zullen dergelijke vraagstukken veel minder aan de orde zijn, want dan zijn beheer, onderhoud en afschrijving al meegenomen. Als er morgen iets gebeurt met een brug, gaan wij morgen aan de slag met die brug. Dat is het belangrijkste. Dat wilt u eigenlijk weten.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dat gaat dan altijd weer ten koste van iets anders. In die zin blijft budgetspanning nu eenmaal budgetspanning. Het klinkt allemaal heel technisch, maar volgens mij is het gewoon een ander, net woord voor "tekort". Je kunt wel flexibel zijn bij verschillende posten, maar als je overal in negatieve zin budgetspanning hebt, blijf je het ene tekort met het andere vullen. In die zin zie ik nog niet hoe de minister dat voor zich ziet. Over de budgetspanning bij wegen heeft de minister in het verleden gezegd dat zij, als de economie eenmaal zou aantrekken, naar premier Rutte zou gaan met de opmerking: de economie trekt aan, ik heb meer nodig. Wij zijn op zoek naar de budgetínspanning van deze minister in plaats van naar de budgetspanning. Heeft dat overleg met de premier plaatsgevonden en, zo ja, wat heeft dat opgeleverd?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
We hebben het nu over beheer en onderhoud. De heer Van Helvert heeft het over het uitgavenbudget voor nieuwe projecten. Dat zijn twee verschillende dingen. Neem vaarwegen. Ik heb net gezegd dat van 400 miljoen tekort volgens de Rekenkamer 300 miljoen gewoon is opgenomen in het budget tot 2028: 100 miljoen voor vervanging en renovatie, 100 miljoen gedekt uit het investeringsartikel 15 na 2020 voor het niet-ontvangen van de prijsbijstelling — daar zit zo'n 400 miljoen in — en 100 miljoen voor een nieuw normenkader in de budgetreservering voor areaalgroei. Dan blijft er 100 miljoen over. Daarover wordt die discussie over achterstallig onderhoud gevoerd die ik zojuist probeerde te schetsen. Dat gaat over die technieken.

Voor de wegen geldt hetzelfde. We hebben een budget voor beheer en onderhoud en een budget voor de aanleg van wegen. De vraag van de heer Van Helvert ging over het budget voor de aanleg van wegen. Hij vroeg of ik mijn vinger opsteek op het moment dat er extra geld is. Het antwoord daarop is: ja. Ik heb dat gezegd en ik zal dat ook doen. Zoals de Kamer heeft kunnen zien bij de begroting van de minister van Financiën, was er dit jaar echter geen extra geld. De extra budgetten die zijn uitgetrokken voor twee ministeries, zijn ten kosten gegaan van ramingen en budgetten van andere ministeries. Er was geen extra geld, maar met het geld dat er was, is geschoven. Zoals ik aan het begin van mijn betoog al zei, proberen wij niet alleen meer budget te krijgen voor na 2028. Als er eerder ruimte is, proberen wij eerder extra geld te krijgen. Het maakt mij niet uit of dat volgend jaar al is, als er dan een meevaller is en als het dan mogelijk is, of bijvoorbeeld onder Rutte III. Voor mij is het van belang om aan te geven dat het noodzakelijk is dat er uiteindelijk extra budget voor komt.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dat zijn inderdaad twee verschillende dingen. De minister heeft dat goed begrepen. Met het eerste punt borduurde ik voort op de vraag van mevrouw Van Veldhoven. Zij wees erop dat budgetspanning in negatieve zin blijft bestaan. Dat blijft zo. Mijn tweede punt ging over de aanleg van wegen. Daarbij gaat het om spanning die door het kabinet zelf is gecreëerd. In het verleden heeft de minister gezegd: als de economie aantrekt, ga ik naar de minister-president. Dat is nu al veranderd in: als er budget is, zal ik mijn vinger opsteken. Dat is wat anders. Ik moet dus constateren dat de minister nog niet naar de minister-president is geweest, omdat zij geen extra budget heeft waargenomen. Ik vraag de minister om zich in te spannen om extra budget beschikbaar te krijgen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
De heer Van Helvert zei dat ik naar de minister-president zou gaan, maar ik heb altijd gezegd dat ik daarvoor naar de minister van Financiën zou gaan, want hij is degene die het budget heeft. Natuurlijk heb ik mijn wensen bij hem neergelegd, zoals alle ministers dat hebben gedaan. De minister van Financiën heeft aangegeven dat die wensen niet gehonoreerd konden worden. Als er specifieke wensen gehonoreerd konden worden, omdat de Kamer daar heel veel druk op had gezet, dan ging dat ten koste van andere ministeries. De Kamer heeft dat kunnen zien. Er was geen "rondje geld". Als er geen geld is, heeft het voor mij en de andere ministers geen zin om een vinger op te steken. Dat laat onverlet dat ik het van belang vind dat er druk op blijft, want het is duidelijk dat wij het budget nodig hebben. En ja, er is inderdaad budget van afgegaan in deze periode. De heer Madlener zal mij daar ook aan helpen herinneren, dus ik zeg het maar alvast. Het is heel spijtig dat dat is gebeurd, maar ik wijs er ook meteen op dat wij de afgelopen jaren uiteindelijk steeds evenveel hebben uitgegeven, want de groei is er uitgehaald. Die groei zou ik graag terug heb-

ben. Als ik kon toveren, zou ik het vandaag doen, maar zo werkt het niet. We moeten gewoon even wachten. De economie trekt wat aan. Ik hoop dat we daar straks weer van kunnen profiteren.

De heer **Madlener** (PVV):
De minister kent mij als woordvoerder van de PVV inmiddels goed. Ik wil er inderdaad op wijzen dat dit kabinet een flinke greep uit het Infrastructuurfonds heeft gedaan. Ik wil er echter ook op wijzen dat de minister van Financiën, de heer Dijsselbloem, wel vooraan staat om geld aan Brussel over te maken. Als daar extra geld voor nodig is, is hij er als de kippen bij om dat te doen. Daar moet deze minister natuurlijk geen genoegen mee nemen.

Ik wil er ook op wijzen dat automobilisten in Nederland jaarlijks zo'n 20 miljard aan belastingen betalen. Het gaat om 20 miljard en slechts 10% of 11% daarvan gaat terug naar wegen. Dat staat toch totaal niet in verhouding met elkaar, zeker niet gelet op het feit dat de files nu weer gaan toenemen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik zou ook graag willen dat er wat meer geld onze kant op zou komen, maar de heer Madlener weet net zo goed als ik dat die discussie gevoerd moet worden op het moment dat de totale financiële begroting wordt behandeld. De PVV heeft toen vast een amendement ingediend om geld van Brussel naar de auto te brengen. Ik ga ervan uit dat de PVV dat heeft gedaan, gelet op het betoog dat de heer Madlener zojuist hield. Op dat moment vindt die discussie plaats. De heer Madlener weet ook dat wij vanuit deze begroting geen greep in een andere begroting kunnen doen. Ik ken de zorgen van de heer Madlener. Ik vind het zelf ook belangrijk dat er in de toekomst weer meer geld naar infrastructuur gaat. Daarom heb ik dit zelf ook zo geagendeerd.

De heer **Madlener** (PVV):
Wat dat betreft zullen we de komende verkiezingen af moeten wachten voor meer geld. Ik kan er niet op wachten en hoop dat die snel komen. Maar even afgezien van geld wil ik één iemand noemen, namelijk de heer Henk Sijsling. Die burger heeft veel in de file gestaan bij Den Haag en dacht: laat ik eens bellen met een relatief goedkope aanpassing van de weg. Er is 200 meter snelweg aangepast, wat een fantastisch gevolg heeft gehad. Het is een slimme man. Gelukkig nam men op het ministerie de telefoon op en heeft men zijn wens gehonoreerd. Hulde voor die man; hij verdient in mijn ogen een lintje. Maar dat soort voorbeelden van kleine aanpassingen waardoor het opeens vlotter doorstroomt, zijn er nog genoeg. Burgers denken misschien "goh, daar sta ik altijd in de file", of "dat stoplicht blijft maar op rood staan" of "die afslag moet verbeterd worden". Staat de minister open voor deze makkelijke aanpassingen en wil zij echte ambtenaren aan de slag zetten om dit soort kleine aanpassingen uit te voeren, die wel te betalen zijn en niet zo duur?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
De heer Madlener helpt mij zo aan een mooi overstapje naar zijn favoriete onderwerp, namelijk het programma Beter Benutten. Hij vroeg of dit een zinvol programma is. Aan de ene kant moet je investeren in weginfrastructuur en asfalt, maar aan de andere kant zijn er programma's als Beter Benutten en Intelligente Transport Systemen, waarmee je uiteindelijk ook een hoop van die problemen kunt oplossen. Met het programma Beter Benutten worden innovatieve technieken gestimuleerd. Daarbij vragen we de regio's en de gemeenten, maar ook bijvoorbeeld het bedrijfsleven, om inbreng te leveren om specifieke problemen op te lossen, om daar nu net die nieuwe innovatieve dingen te bedenken om het verkeer vlotter te laten doorrijden of de reis van A naar B soepeler te laten verlopen. Dat vindt onder andere plaats in zo'n programma. Daarnaast ben ik er groot voorstander van dat mijn ministerie, specifiek RWS, openstaat voor innovaties en daarvoor ruimte geeft. Ik ben blij dat dit goed gelopen is. Er melden zich ook mensen bij mij. Die geef ik ook vaak weer door. Volgende maand zullen we de resultaten van Beter Benutten verstrekken om te laten zien wat er allemaal in zit.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Voordat de minister overgaat naar het volgende blokje, ga ik nog even terug naar de kasschuiven. De Rekenkamer constateert dat het naar achteren schuiven van onderhoud invloed kan hebben op de kwaliteit van het wegennet, van de kunstwerken, zoals die heten. Overigens noemen wij die thuis gewoon "bruggen". Ook constateert de Rekenkamer dat dit invloed kan hebben op de veiligheid. De vraag is dus of dit systeem het efficiëntst is en in hoeverre het houdbaar is. Je kunt wel schuiven, maar er zit natuurlijk wel een maximum aan. Moeten we niet vaststellen dat we het een keer moeten hebben over dat maximum? Heeft de minister daar een idee over?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Dat vind ik prima. De heer Hoogland heeft gelijk dat je niet kunt blijven schuiven. Het is ontzettend belangrijk om veiligheid te garanderen en de problematiek niet zo groot te laten worden dat de operatie duurder is dan wanneer je meteen aan de slag was gegaan. Daarmee kom je weer op de kasschuif. Daarom bekijken we constant per project wat verstandig is en wat daarvoor het juiste moment is. Soms vallen dingen tegen. Dan heb je iets wat vrij nieuw is, en dan valt er ineens iets van af. Soms heb je iets wat jaren langer mee gaat omdat het gedegen werk is. Ik vind het prima om daarnaar te kijken. Het enige wat ik wil zeggen is dat we geen enorme budgetspanning hebben gecreëerd, maar we hebben wel iets van budgetspanning gecreëerd op het totaal. Dat doen we om die flexibiliteit te kunnen hebben. Daar heb ik ook echt vertrouwen in. Als de Kamer, ongeacht of dat de rapporteurs zijn of dat dat breder in de Kamer is, eens verder wil doorpraten over de vraag waar de grens zit, wat voorrang heeft en wat prioriteit heeft, sta ik daar helemaal open voor.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Dat is fijn om te horen. Ik deel de constatering dat spanning op zich niet verkeerd hoeft te zijn, dat flexibiliteit nodig is en dat lange termijnen goed zijn voor zo'n fonds. Nog een keer doorpraten is net te zuinig voor mij. Volgens mij is het goed als we een keer extern laten bekijken wat een reële omvang van zo'n spanning is. De minister kan daar ook eens een brief over sturen. Ik weet dat die spanning nu niet

zo groot is, maar al is het maar voor de opvolgers in Rutte III.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Dat wil ik wel doen. Ik zal nog even herhalen wat ik tijdens het WGO heb gezegd, waar niet iedereen bij was, namelijk dat ik ook met de Rekenkamer een gesprek zal hebben omdat we natuurlijk een verschil van mening hebben over de wijze waarop we dit soort dingen aanpakken. Dan gaan we eerst kijken of we in staat zijn om gezamenlijk te komen met een voorstel hoe we dat gaan doen. Als dat niet lukt, zullen we daarover ook debatten hebben in de Kamer, want anders blijven we in dezelfde discussie, dat zij dit zeggen en ik dat. Dat is een beetje lastig. Ik doe dat graag. Ik denk dat het goed is om dat gesprek te voeren met de Rekenkamer. Volgens mij is dat al gepland. Dan kunnen we bekijken of we er een soort percentuele uitspraak over kunnen doen, zoals we ook zeggen dat we niet meer dan 20% van onze projecten met pps doen.

De **voorzitter**:
Mevrouw Van Veldhoven, uw tweede interruptie.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik ben erg blij met deze toezegging van de minister. Dat er enige mate van flexibiliteit is, betekent niet dat deze onbeperkt is. Kan de minister in dat gesprek ingaan op de vraag of je dat percentage moet relateren aan de buffers die je nog hebt in het Infrastructuurfonds? Als het helemaal is uitgeput, heb je minder flexibiliteit dan wanneer je nog veel vrije ruimte hebt. Kan zij dat meenemen in het gesprek met de Rekenkamer? Moet je voorzichtiger zijn naarmate het verder is uitgeput, omdat je dan minder te schuiven hebt?

De minister zei ook nog: eigenlijk komt het geld van de kasschuif altijd terug bij het originele artikel. Ik vraag de minister of zij kan garanderen dat het altijd terugkomt en niet alleen "eigenlijk". Het is fijn dat dit naar aanleiding van het WGO inzichtelijker wordt gemaakt. Ik blijf een beetje stoeien met de laatste opmerking van de minister dat zij, als er een tekort is op onderhoud, ander onderhoud gaat uitstellen. Is zij bereid om, als dat echt noodzakelijk zou blijken, ook bij andere artikelen te kijken, om de garantie dat zij altijd voldoende geld voor onderhoud zal hebben, gestand te kunnen doen? Als de nood aan de man is, kijkt zij dan ook naar andere artikelen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik kan geen vragen terug stellen aan de Kamer, maar dat doe ik toch maar stiekem. Wat bedoelt u met andere artikelen? Een andere modaliteit of andere artikelen zoals in hoofdstuk XIII?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Even een verduidelijkende toelichting. De minister spreekt van gescheiden budgetten voor beheer, onderhoud en vervanging. Daarnaast hebben we geld voor investeringen in de verschillende modaliteiten. Als er tekorten blijken te zijn die niet flexibel op te vangen zijn binnen beheer, onderhoud en vervanging, is de minister dan bereid om te kijken naar de rest van het budget binnen zo'n pijler, of eventueel over pijlers heen, als de nood aan de man is? Als het niet nodig is, is het niet nodig, maar staat de minister er garant voor dat er altijd genoeg geld zal zijn, waar dat dan ook binnen het Infrastructuurfonds vandaan moet komen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Mevrouw Van Veldhoven heeft in één interruptie twee vragen gesteld, dus daar zal ik op ingaan. De eerste vraag is of we dat percentage kunnen relateren aan het totaalbudget. Dat zal natuurlijk altijd zo zijn. Als je het hebt over een percentage, moet je dat altijd bekijken binnen het totaal. Daarvoor is het van belang om te weten wat het budget nu is. Je weet tot 2028 wat je ingevuld hebt en wat je nog aan vrije ruimte hebt. Voor hetzelfde geld is het volgend jaar tot 2032 geopend en dan ontstaat er een heel andere situatie. Ik denk dat je naar twee dingen moet kijken: wat is een reëel percentage ten opzichte van de opgaves die je hebt en hoe ga je daarmee om als je wel of geen budget meer over hebt?

De tweede vraag is of er ook over blokken heen gekeken kan worden, dus van beheer en onderhoud naar investeringen of andersom. Eigenlijk heb ik dat gedaan door de vorige keer een enorm budget voor beheer en onderhoud te reserveren ten koste van het aanlegbudget. Waarom? Omdat je gewoon wist dat het eraan zat te komen en er niet meer zo veel ruimte was dat we dat wel even ergens konden opvullen. Toen heb ik het weggehaald van het investeringsbudget. Dat heb ik voorgelegd aan de Kamer, want dat kan ik niet zomaar doen. Als ik schuif tussen de verschillende blokken, zal de Kamer daar altijd bij aanwezig zijn.

En dan kom ik op de derde vraag. Het is inderdaad zo dat tussen die modaliteiten het geld altijd weer terugkomt, behalve als de Kamer in meerderheid zegt dat het anders moet zijn.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Helder. Uiteraard is een percentage per definitie altijd gerelateerd aan het totaal, maar het ging mij om de uitputting. De vraag die ik in mijn inbreng had gesteld, is waarom de minister het Infrastructuurfonds had gebruikt als een grabbelton door 16 miljoen voor de implementatie van de Omgevingswet en 39 miljoen voor de stijgende kosten van de basis-ICT te dekken. Ook de VVD noemde een aantal posten. Ik zag deze niet terug in de schriftelijke beantwoording en ook niet direct in de blokjes. Ik ben benieuwd wanneer de minister die vragen wil beantwoorden. Dat mag natuurlijk ook nu.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik weet niet of het een technische schuif is, dat moet ik u nog even schuldig blijven. Misschien krijg ik dat zo meteen nog via de luchtpost aangereikt of komt het in de tweede termijn terug.

De heer **Madlener** (PVV):
Naar aanleiding van deze interruptie van D66 wil ik er toch voor waarschuwen om niet te veel te gaan schuiven tussen de modaliteiten. We weten namelijk allemaal hoe dat gaat: iedereen gaat dan geld bij de automobilist weghalen en dat

moet dan weer naar de trein. Ik zie dat niet zo zitten, omdat automobilisten al genoeg betalen en omdat die veel belangrijker zijn.

Nog even over dat programma Beter Benutten. Ik noemde net de heer Sijsling, die zo slim was om die wegaanpassing naar Rijkswaterstaat door te bellen. Volgens mij valt dat helemaal niet onder Beter Benutten. Zo'n wegaanpassing zit in het reguliere programma, niet in Beter Benutten. De Rekenkamer heeft juist kritiek op het programma Beter Benutten, omdat dat niet tot concreet meetbare resultaten zou leiden. Het idee van Henk Sijsling om die weg iets anders aan te leggen, leidt juist tot heel concrete resultaten. Is de minister het met me eens dat het moet gaan om concrete resultaten voor de automobilist? En is de minister bereid om dat programma Beter Benutten eens heel goed door te gaan akkeren en om eens te bekijken of dat echt gaat om wegaanpassingen die daadwerkelijk leiden tot minder files?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik vond het gewoon leuk om dat overstapje naar Beter Benutten te maken, omdat Beter Benutten een programma is waarin ook nieuwe, innovatieve ideeën kunnen worden toegepast, die juist snel met een projectbudget kunnen worden gerealiseerd. Het klopt dat het idee van de heer Sijsling bij het gewone wegonderhoud zit. Daarom zei ik dat ook dat Rijkswaterstaat bij zijn aanbestedingen steeds meer openstaat voor innovaties. Zelf geloof ik sterk in het programma Beter Benutten. Langetermijninfrastructuurinvesteringen vinden namelijk plaats op basis van capaciteitsanalyses. Die zijn heel erg gericht op het snelwegennetwerk. Maar daarna moet het verkeer wel altijd weer het stedelijke gebied in. Daar ontstaan vaak de knelpunten. En daarvoor is er het programma Beter Benutten, waarmee heel snel een extra afslag, verbreding of aanpassing kan worden gerealiseerd. Er zitten ook andere maatregelen in: het bevorderen van andere modaliteiten; bedrijven die met hun medewerkers afspreken om niet allemaal in het spitsuur te komen maar, als dat kan, op een ander moment. De uitkomsten daarvan krijgt de Kamer ongeveer volgende maand van mij, al moet u me daar niet op vastpinnen. U zult dan zien dat er al een heleboel succesvolle initiatieven zijn genomen waarmee gewoontegedrag wordt doorbroken. Er zitten specifieke wegactiviteiten in, maar bijvoorbeeld ook de zestien bedrijven langs de Zuid-Willemsvaart die ervoor zullen zorgen dat er 600 vrachtwagens per dag uit de spits worden gehaald en dat het vervoer daarvan over water zal worden gedaan, wat weer fijn is voor andere vrachtwagens, waarbij dat niet kan. Er zijn in die regio bijvoorbeeld ook 90 vrachtwagens met zand en grind die elke dag het water op gaan. Dat zijn gewoon heel leuke, concrete projecten. Ik spreek dus graag verder met de heer Madlener als het programma er is. Dan kan hij erover doorvragen en de resultaten ervan bekijken.

De heer **Madlener** (PVV):
Dat zullen we zeker gaan doen. Het is heel goed dat zand en grind per binnenvaartschip gaat in plaats van per vrachtwagen, maar dat hoeft natuurlijk niet te worden gesubsidieerd met belastinggeld, terwijl we juist geld nodig hebben om die wegen te verbreden. Hoe noem je dat ook alweer in het Nederlands, die "transportshift", die overgang van weg naar schip, moeten we natuurlijk niet met allerlei kunstmatige subsidies bereiken, maar gewoon met afspraken. Of bedrijven kunnen natuurlijk zelf bedenken dat het goedkoper is om iets met een schip te doen. We zullen hier dus zeker nog op terugkomen.

Mijn vraag was of de minister bereid is om slimme ideeën van burgers voor de aanpassing van iets, of initiatieven om sneller ongevallen op te ruimen of vrachtwagens weer rechtop te zetten, onder Beter Benutten te laten vallen, dus om die ideeën en initiatieven daaruit te financieren. Is zij bereid om bij Rijkswaterstaat een soort telefoonlijn open te stellen, waar mensen met hun goede ideeën terechtkunnen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik heb al gezegd dat ik de slimme initiatieven die ik zelf binnenkrijg altijd even de organisatie in stuur en dat dit soms leidt tot een afwijzing, maar heel vaak ook tot een omarming van een idee. Het hangt helemaal af van waar zo'n idee vandaan komt en waaruit het moet worden bekostigd. Als het iets met verkeersveiligheid te maken heeft, kun je het uit de ene pot doen. Als het met Beter Benutten te maken heeft, kun je het uit de andere pot doen. Als het iets met wegaanleg te maken heeft, kun je het weer uit een andere pot doen. Daar wil ik het dus niet alleen op vastpinnen. Ik ben het niet met u eens dat we geen belastinggeld moeten besteden aan het overbrengen van verkeer van de weg naar het water. We vinden het heel belangrijk om al onze infrastructuur beter te benutten. We willen niet alleen de weg beter benutten, maar ook het spoor en het water. Tegen de bedrijven in Brabant hebben we gezegd dat we ervoor zullen zorgen dat de Zuid-Willemsvaart op een bepaalde diepte wordt aangelegd als zij beloven dat zij meer vervoer over het water zullen doen. Dat is goed voor de binnenvaart. Het is een fysieke investering. Het is geen weg, maar wel een waterweg. Misschien helpt dat nog een beetje. Het is een fysieke investering, waardoor je vervolgens aan de wegkant weer wat minder hoeft te doen.

De heer **Houwers** (Houwers):
Ik wil even terug naar de kasschuiven. De minister gaf er een aantal voorbeelden van. Ze zei dat er sprake kan zijn van een kasschuif tussen modaliteiten. Ze zei ook dat het altijd weer teruggaat. Mevrouw Van Veldhoven sprak er ook over. Er is dus een grote flexibiliteit. Je kunt echter ook zeggen dat er in de onderhoudsplanning blijkbaar iets niet oké is, als het zo vaak zo nodig is. Is die noodzaak er echt? Kunnen we onszelf niet wat beperken? We kunnen er elk jaar over spreken, maar moeten we niet zeggen dat er geen sprake kan zijn van een kasschuif tussen modaliteiten?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Een kasschuif tussen de modaliteiten vindt ook heel weinig plaats. Eigenlijk doe je dat alleen als je aan het einde van het jaar iets overhoudt en in een andere modaliteit een tekort hebt, terwijl je weet dat je daar in het volgende jaar wat ruimte zult hebben. Alleen dan doe je dat. Je moet het namelijk altijd een-op-een terug kunnen linken naar hetzelfde budget. We proberen die onderuitputting — want dat is het — zo veel mogelijk te voorkomen. Daarom doen we nu ook aan overplanning. Je weet namelijk nooit of een project uit de tijd loopt. Je hebt bijvoorbeeld een wegtracé gepland, maar daar blijkt ineens een archeologisch schip

te liggen. Voordat je het weet, ben je dan een jaar verder. Ik zeg het maar even vrij simpel. Daarom doen we aan overplanning. Dat zorgt vervolgens dan weer voor een discussie in de Kamer over budgetspanning, maar die heeft dus vooral te maken met die schuiven. Nogmaals, de meeste schuiven zijn technische schuiven. Dat is dat verhaal van een project van 400 miljoen en de vraag in welk jaar je dat aan de aannemer betaalt. Je maakt een raming aan de voorkant, maar je weet nooit precies wanneer het uitgekeerd moet worden. Ik kan u van elk project vertellen of er sprake is van een kasschuif en op welk moment die plaatsvindt. Daar kan ik u volledig inzicht in geven. Dat hebben we namelijk, omdat we zelf die exercitie doen. Ik heb in het WGO gezegd dat ik me oprecht afvraag of de Kamer dit wel wil weten. Ik wil het u geven als er een politieke consequentie aan zit, bijvoorbeeld omdat een project overschreden wordt, te laat of te vroeg is en noem maar op. Dat doe ik graag. Ik wil het ook vertellen als het tussen modaliteiten gebeurt, omdat dat de schrik teweeg kan brengen dat er misschien geld van water naar weg, of van spoor naar vaarweg gaat. Dit laatste komt echter eigenlijk relatief weinig voor.

De heer **Houwers** (Houwers):
Als het dan voorkomt, gaat het weer terug. Kunt u aangeven op welke termijn dat gebeurt? Gebeurt dat in het daaropvolgende jaar of in het jaar daarna?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Dat hangt af van de reden waarom de kasschuif gedaan is. We hebben er nu bijvoorbeeld vijf kasschuiven van 100 miljoen in zitten, in het kader van de rijksbrede budgettaire problemen. Die komen over vijf jaar allemaal per jaar terug. Die variant zit er ook in. Alles is echter inzichtelijk en transparant. Het moeilijke is dat er zo veel gebeurt en dat is best complex voor de Kamer. Daarom hebben we in het WGO afgesproken dat we samen zullen bekijken hoe we dit het beste kunnen vormgeven, zodat de een het in één oogopslag kan zien en de ander, die er wat dieper in wil duiken, weet waar hij dit kan vinden.

De heer **Smaling** (SP):
"Budgetspanning" is een nieuw eufemisme dat ik dit jaar heb geleerd. Maar goed, er zijn zinnige vragen gesteld over deze kwestie.

Ik wil even terug naar KiM, het bureau waar de minister op leunt. Voor mij gaat het wel erg als volgt: KiM wil een ijsje en vervolgens krijgt KiM dat van de minister. Als KiM nog een ijsje wilt, krijgt het dat ook. Datgene waar KiM mee komt, is blijkbaar voor de minister het uitgangspunt om op wegverbreding of nieuwe doorsnijdingen in te zetten. Mijn vraag is: is dat nu wel de goede route?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
KiM wil helemaal niets. KiM is gewoon ons wetenschappelijk bureau dat trendanalyses doet en ons helpt om in de toekomst te kijken. Het doet aan scenariodenken maar kijkt ook naar feitelijke ontwikkelingen. KiM constateert dat de verkeersgroei toeneemt en dat wij ook bij lage economische groei onze eigen norm, die wij in de Kamer hebben gesteld, niet halen, namelijk dat je in de spits niet langer dan anderhalf keer de reistijd over een tracé mag doen. Dat is niet alleen een constatering van KiM. Er is al eerder, toen ik moest bezuinigen op het budget van infrastructuur, geconstateerd dat wij het doel uit de SVIR (Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte), namelijk dat je niet langer dan anderhalf keer de reistijd over een tracé mag doen, niet zouden halen. Dat kwam ook uit de nationale capaciteitsanalyses naar voren. Dat was ook zo'n onafhankelijk onderzoek. KiM vraagt geen ijsje en ook de NMCA (Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse) vraagt geen ijsje. Het zijn gewoon wetenschappelijke onderbouwingen, waar de heer Smaling bij andere onderwerpen toch altijd wel erg blij mee is. Deze onderbouwingen zet ik vervolgens politiek in om te zeggen dat er meer geld moet komen voor meer infrastructuur. Ik had ook een andere politieke insteek kunnen kiezen en kunnen zeggen: ik ga heel Nederland ertoe verlokken om voortaan alleen nog op de fiets te gaan. Ik geef daar mijn antwoord op. Als er iemand een ijsje wil, dan wil ik het dus.

De heer **Smaling** (SP):
Wat mij betreft is het politieke punt hier dat je er ook voor kunt kiezen om de prognose zelf bij te buigen. Ik zie studies waaruit blijkt dat jongeren helemaal geen heilige koe meer voor de deur willen. Ik zie studies waaruit blijkt dat er binnen tien jaar 1,6 miljoen auto's uit zijn. Ik zie ontwikkelingen als Car2Go; gisteren is ook Greenwheels genoemd. Doordat de economie aantrekt, stoten we ineens weer veel meer CO_2 uit omdat het wegverkeer toeneemt. Op de Tweede Maasvlakte lost iemand hier en daar met een joystick containers. Ballast Nedam gaat met de versterking van de A50 over de kop. Wat is de toegevoegde waarde van al dat extra transport? Moet je mensen niet juist uit de file zien te krijgen? Er zijn ook mobiliteitsdeskundigen die zeggen: trek die mensen nu uit die fileverslaving en probeer hen op een ander moment te laten rijden, probeer hen anders mobiel te laten zijn of laat hen thuiswerken. Over die opties hoor ik de minister niet. Mijn punt in mijn eerste termijntje is: waarom loopt de minister standaard achter die mobiliteitsprognoses aan?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Het leuke is dat de heer Smaling heeft aangegeven dat jongeren geen behoefte meer hebben aan een auto. KiM heeft ook die trend geanalyseerd. Die analyse heb ik vorig jaar gepresenteerd in de Kamer. Volgens KiM klopt het wel dat er meer jongeren zijn die geen auto hebben of een auto delen, maar dat komt doordat er relatief meer jongeren zijn die nog in de studiefase en nog niet in de werkfase zitten. Er wonen ook relatief meer jongeren in stedelijk gebied, waar zij geen parkeerplek of iets dergelijks kunnen krijgen. Het klopt dus dat zij iets langer dan voorheen geen auto bezitten. KiM heeft hun echter ook vragen gesteld en ze zeggen eigenlijk allemaal: als ik straks een baan heb, wil ik gewoon een auto en wil ik autorijden. Wij moeten dus voorzichtig zijn met trendanalyses. De heer Smaling weet net zo goed als ik dat KiM een bepaalde analyse maakt, maar dat iemand anders weer een andere analyse maakt. We kunnen er allemaal ons eigen politieke oordeel aan geven en dat gebeurt ook vaak in de Kamer. De een zegt: laten we ervoor zorgen dat mensen naar een andere modaliteit gaan. De ander zegt: laten we ervoor zorgen dat we alleen maar wegen aanleggen. Ik probeer juist iedere keer de en-en-enbenadering te volgen. Infrastructuur is

belangrijk. Dat blijkt ook weer uit de rapportages, zoals de NMCA en de KiM-rapportage. We zien dit jaar in de praktijk dat de files alweer aan het toenemen zijn. We moeten blijven investeren en ons niet laten afleiden door discussies dat men straks geen auto meer wil of dat er een heel andere wereld ontstaat.

Daarnaast vind ik Beter Benutten belangrijk. In Beter Benutten worden mensen ertoe verlokt om iets anders te gaan doen. Dat gebeurt niet met de stok, maar met de wortel. Zij krijgen een beloning als zij ander gedrag vertonen in plaats van een straf, zoals de kilometerbeprijzing. Daarnaast hebben we nog het programma Intelligent Transportation Systems. Daarover zullen wij straks nog verder praten. Het zijn eigenlijk gewoon nieuwe, slimme manieren van vervoer. Wat kun je bijvoorbeeld doen met de zelfrijdende auto's? Hoe zit het met de capaciteit, het brandstofgebruik en de veiligheid? Ook daarop zet ik in. Het gaat voor mij dus niet alleen om de infrastructuur. Ik blijf er wel op wijzen dat het een zeer gevaarlijke conclusie is om te zeggen: dit hoeven we dan ook niet meer te doen. Sommige mensen zeggen dat meer wegen tot meer auto's leiden. Ja, dat is ook altijd zo geweest. Maar als je vervolgens niets doet en iedereen staat vast, heb je ook geen oplossing.

De **voorzitter**:
De minister vervolgt haar betoog.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Tegen de heer Smaling zeg ik dat het juist mijn beleid is om alle vervoersmodaliteiten optimaal in te zetten. Dat doe ik in samenwerking met de topsector logistiek. We hebben daar ook vele analyses op losgelaten. We kennen de kwaliteiten en de mogelijkheden van de verschillende modaliteiten goed. Als overheid bieden we ook keuzeruimte, zodat bedrijven zelf efficiënte keuzes kunnen maken bij het inzetten van vervoersmiddelen. Dat gebeurt ook in de praktijk. Er is bijvoorbeeld een bedrijf dat een slimme planmethode heeft ontwikkeld voor logistieke dienstverleners. Daardoor vervoeren vijf grote importeurs binnenkomende koelcontainers met groente en fruit voortaan per binnenvaartschip naar Barendrecht. Voorheen werd die route afgelegd per truck; nu lukt het om 54% van de lading per schip te vervoeren. Dat scheelt 6.000 containers over de weg en dat scheelt 18 ton CO_2 per jaar. Bovendien gaan de containers vol in plaats leeg terug naar de Maasvlakte. Maar ik blijf erbij: je moet dat doen door te verlokken en niet door te dwingen. Het is in het verleden nooit gelukt om mensen te dwingen om op een andere modaliteit over te stappen. Op het moment dat je ze laat inzien dat ze er zelf voordeel bij hebben, ofwel financieel ofwel op een andere manier, lukt het wel.

Nu op het gebied van slimme infrastructuur en ITS. Wat mij betreft, liggen er op dat gebied heel veel kansen voor Nederland. Verschillende Kamerleden hebben hier naar gevraagd. De heer Hoogland gebruikte een mooie uitdrukking "the internet of things". Dat moet niet worden vertaald als "het internet van dingen", want dat zou de lading niet dekken. Er liggen niet alleen kansen om de doorstroming te bevorderen, maar er liggen ook kansen voor de veiligheid op de weg en er liggen economische kansen voor onze automotive industrie met 50.000 werknemers. Ik wil graag ruimt geven voor die nieuwe ontwikkelingen, zoals het zelfrijdend vervoer.

Ik zeg tegen mevrouw Visser dat we alle belemmeringen voor innovaties in wet- en regelgeving willen wegnemen. Zij heeft gevraagd om meer doelregelgeving. Dat is voor mij een heel belangrijk element, waar ik zeker op toe zal zien. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor het creëren van experimenteerruimte, omdat wat wij vandaag verzinnen, wat er mag en niet mag, morgen alweer achterhaald is door nieuwe technologieën. Ik ben daar ook volop mee bezig, want het is mijn ambitie om met slimme infrastructuur internationaal koploper te zijn, om Nederland een proeftuin van de wereld te laten zijn. Ik zeg dat ook tegen de heer Houwers die hier vragen over gesteld heeft.

We hebben proeven in Amsterdam en Brabant waar tienduizenden weggebruikers aan meedoen. De inzet van ITS kan bijdragen aan een 10% betere doorstroming. We zijn bezig om met Duitsland en Oostenrijk een smart corridor op te zetten om het vrachtverkeer slimmer van A naar B te krijgen. Dat doen we samen met die landen, omdat zij auto-industrie hebben en wij de chipindustrie. Het is gewoon een heel mooie samenwerking om te kijken of je tot een goede standaard in Europa kunt komen.

Ik heb de regelgeving in Nederland al aangepast om op de openbare weg proeven te doen met zelfrijdend vervoer. Daarnaast zetten we in op het veranderen van bestaande wet- en regelgeving, ook in internationaal verband. Ik denk dat dat belangrijk is. Ik organiseer als Europees voorzitter in april een informele raad over smart mobility die tot doel heeft om een verklaring te tekenen waarin beschreven wordt welke regelgeving moet worden aangepast. Er werd al verwezen naar het Verdrag van Wenen over het wegverkeer. Dat is een internationaal verdrag uit 1968. Daarin wordt gesteld dat je te allen tijde je handen aan het stuur moet houden, maar ook je handen aan de teugels. Dat geeft al een beetje aan in welke tijd dit verdrag gemaakt is. Er zijn ook Europese regels waarin staat dat automatische functies alleen worden toegestaan onder de 12 km/u. Volgens mij ga je sneller in een draaimolen op de kermis. Dat lijkt me dus wel een beetje ouderwets.

Denk ook aan internationale regels over de afstand tussen voertuigen. Die regel verschilt nu per land. We willen niet hebben dat mensen in één keer een ander veiligheidssysteem in hun auto moet hebben als ze de grens overgaan. Dat was vroeger bij de trein het geval. We willen niet hebben dat dit straks met de zelfrijdende auto's gebeurt, dat mensen bijvoorbeeld in Duitsland moeten overschakelen op een andere afstand. We moeten ook dat soort dingen gewoon allemaal aanpakken, want we willen niet dat er bij elke grens een update nodig is. We krijgen het steeds beter in beeld, maar de lijst is niet uitputtend. Uiteindelijk zul je ook moeten gaan experimenteren en proberen om te weten waar je tegen aanloopt. Dit zal in internationaal verband nog worden bezien. Gelukkig zijn er landen om ons heen die ook steeds harder gaan lopen op dit onderwerp, en waar ook vragen stelt over aansprakelijkheid, over privacy en over databescherming die moet worden aangepast. De ontwikkelingen gaan razendsnel. Er is geen tijd te verliezen; wij moeten beginnen met de zaken die wij weten. Tegelijkertijd moeten wij ons er ook van bewust zijn dat wij niet volgend jaar alles klaar hebben, want van een aantal zaken weten wij nog niet wat er gaat gebeuren.

De RDW heeft vorige week een typegoedkeuring aan Tesla gegeven voor een auto die zelf corrigeert op de snelweg. Tesla doet dit via een update. Wij zien dus dat de chip minstens net zo belangrijk is als de motor van de auto. Ik ben voor de aanpak "learning by doing". Tegen de heer Hoogland zeg ik dat wij dit natuurlijk verantwoord doen. Juist door te testen leren wij heel veel over de randvoorwaarden die nodig zijn om deze ontwikkeling veilig in te voeren. Dit betekent dat wij in de praktijk expliciet letten op de manier waarop wij de veiligheid van het voertuig moeten beoordelen, op de relatie tussen de auto, de infrastructuur en de bestuurder en op de impact op de bestuurder en andere weggebruikers.

Tegen mevrouw Visser en de heer Hoogland zeg ik dat wij nu dus hard bezig zijn om over een aantal jaren een goed functionerend zelfrijdend wagenpark te hebben. Ik heb het gehad over wet- en regelgeving, maar beide leden vroegen mij ook naar de infrastructuur. Wat moet je nu doen aan die infrastructuur om op die zelfrijdende auto's in te spelen? Op dit moment lijkt onze huidige infrastructuur geschikt voor zelfrijdend autoverkeer. Dat toont ook de software-update van Tesla aan. Voor de verdere ontwikkeling van smart mobility zal er meer nodig zijn. Om de doorstroming verkeersveilig te verbeteren, moeten slimme auto's bijvoorbeeld worden voorzien van actuele informatie. Ook moeten die auto's kunnen communiceren met de omgeving. Het is dus van belang om de wegen slim genoeg te houden om dat te kunnen doen. Hoe je dat mogelijk maakt, zijn wij aan het testen in projecten als spookfiles, slimme kruispunten en de ITS Corridor van Nederland, Duitsland en Oostenrijk.

Ik ben er voorstander van om onze infrastructuur zo slim mogelijk te maken en te bezien wat wij daarvoor kunnen doen in onze regelgeving. Ik kijk nu mevrouw Visser even aan, want zij vroeg daarnaar, evenals de heer Hoogland. Ook moeten wij bezien hoe wij onze aanbestedingstrajecten daarop kunnen aanpassen. Er is nog wel veel onduidelijk over de rol van slimme auto's versus de infrastructuur. De auto-industrie zegt eigenlijk: u hoeft niets te doen, want wij communiceren met elkaar. Ik wil het publieke belang borgen qua verkeersmanagement en veiligheid. Ik ben dus nog niet gereed om die verantwoordelijkheid aan derde partijen over te geven. Ik wil daar als overheid zelf een rol in vervullen. De komende tijd is het dus een beetje zoeken, in de trant van: wat moet je wel en wat moet je nog niet langs, op en aan de weg hebben staan? Moeten er matrixborden en snelheidsborden staan? Moet ik er wel een VCP naast zetten of een gsm-netwerk, of iets anders? Daar ben ik een beetje zoekende naar, dus ik kan nog niet helemaal zeggen wat ik moet doen, maar juist om de regelgeving open te laten, denk ik dat wij er goed mee aan de slag kunnen.

Daarmee rond ik dit af voordat ik overga naar het snelhedenbeleid.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Wij horen de minister hier vaak heel enthousiast over, ook nu weer. Daar bewondering ik de minister om. De blik is echt gericht op de toekomst: hoe gaat het worden en wat zouden we nu moeten doen? Dan volgt er natuurlijk altijd een "maar". Dat is in dit geval het hoofdstuk uit het energieakkoord dat over mobiliteit en transport gaat. Dat heeft de minister vast ook boven haar bed hangen. Daarin staat een onderdeel 9.4 over kortetermijnmaatregelen. Het energieakkoord is al een tijdje geleden gesloten. Daaronder staat een punt 6: publiek-private marktvoorbereiding. Uiterlijk 2014 komt er een publiek-privaat programma dat een kader biedt voor het ontwikkelen van businesscases en producten voor de transitie naar duurzame mobiliteit. Daarnaast worden energiebesparende technologieën versneld geïmplementeerd. Net als bij de vraag die wij zojuist hoorden over "zelfsturend", wordt nu de vraag gesteld naar "publiek-privaat". Met diezelfde enthousiaste blik naar de toekomst vraagt de minister: wat moet ik zelf nog doen en wat kan de markt doen om energiebesparende technologieën versneld geïmplementeerd te krijgen? En ook is in het energieakkoord afgesproken dat dit zo'n 15 à 20 petajoule energiebesparing moet opleveren. De minister heeft inmiddels twee jaar de tijd gehad om hiernaar te kijken, dus ik ben heel benieuwd hoe het vordert met deze publiek-private marktvoorbereiding en met het versnellen van energiebesparende technologieën.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik heb het niet boven mijn bed hangen. Wel weet ik dat er op dit moment geëvalueerd wordt. Ik weet niet of die evaluatie al uitgevoerd is, maar als men mij dit toestaat, kom ik daar op een later moment op terug. Overigens ben ik er altijd voor om de markt te enthousiasmeren voor het komen met energiebesparende producten. De discussie moet niet zozeer gaan over auto's versus openbaar vervoer, maar veel meer over de vraag wat een auto en het openbaar vervoer doen voor schone lucht. Op basis daarvan zou je de discussie moeten voeren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Dat is precies waarom ik deze twee uitgezocht heb. Hoofdstuk 7 gaat over koploperschap nieuwe technologieën. Hoofdstuk 6 gaat over het publiek-privaat versneld implementeren van energiebesparende technologieën. Ik meende dat dit de dingen waren die de minister zouden moeten aanspreken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik kom op de snelheden die wij aanhouden op onze wegen. Men kent mijn beleid om de maximumsnelheid op de snelwegen te verhogen tot 130 km/u waar dat kan, binnen de randvoorwaarden van verkeersveiligheid en milieu. Dat kan nu op ongeveer de helft van de wegen, te weten 49%. Het doel is om de 130 km/u uiteindelijk op 77% van de snelwegen in te voeren. Dat staat ook in het regeerakkoord. Het is ook geen wensbeeld meer, maar de nieuwe norm die wij nu hebben. Wij waren nog niet in staat om die snelheid overal uit te rollen; op een aantal plekken was dit nog niet mogelijk. Ook in het regeerakkoord staat dat de snelheid verhoogd kan worden binnen de grenzen en randvoorwaarden van verkeersveiligheid en milieu. Wij verhogen de snelheid dus op het moment dat het mogelijk is.

Met de inwerkingtreding van de PAS, de Programmatische Aanpak Stikstof, is het mogelijk geworden om op meer wegen de snelheid te verhogen dan eerder het geval was, zo ook op de A2, zeg ik in antwoord op een vraag van mevrouw Visser. Op korte termijn kan op het noordelijk deel — het gedeelte tussen Holendrecht en Vinkeveen, waar volgens mij maatschappelijk de grootste problematiek

gevoeld wordt — de snelheid in de avond en nacht omhoog naar 130 km/u, uitgaande van de PAS-voorwaarden. Er is voor mij één reden om nog even te wachten met de verhoging van de snelheid aldaar. Ik wil namelijk de uitkomst afwachten van de rechtszaak over de verhoging van de snelheid tot 130 km/u in de avond en de nacht op het zuidelijk deel, het gedeelte tussen Vinkeveen en Maarssen, waarover het gisteren in het debat ging. Die uitspraak verwacht ik rond 20 november aanstaande.

De realiteit is dat er nieuwe feiten en omstandigheden zijn. 130 km/u is nu de wettelijke norm. Auto's zijn schoner geworden. Mijn inzet is om te bekijken of wij de 130 km/u permanent kunnen maken. Wij willen de situatie dus niet alleen gelijkschakelen voor de avond en de nacht op het noordelijk deel, maar de 130 km/u uiteindelijk ook overdag en 's nachts over het gehele traject van de A2 realiseren. Ik denk dat wij op dit punt een heel eind kunnen komen, ook binnen de natuur- en milieugrenzen. Wel zullen er enige aanvullende investeringen nodig zijn. Een geluidswal aldaar zal een van de laatste barrières zijn. De auto's zijn immers veel schoner geworden. De PAS-voorwaarden inzake stikstof leiden niet meer tot problemen. Op een aantal plekken zal het geluid het probleem zijn. Op dit punt speelt mee dat de Kamer mij ooit heeft gezegd dat ik geen budget mag uittrekken voor het realiseren van de uitrol van de maximumsnelheid van 130 km/u; ik mag die snelheid alleen invoeren op de plekken waar dit budgetloos mogelijk is. Als de Kamer daar nu anders naar kijkt — dat meende ik gisteren in brede zin te bespeuren — dan zou ik graag zien dat de Kamer daar een nieuwe uitspraak over doet. Ik kan dan verdergaan met de totale uitrol van de maximumsnelheid van 130 km/u.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Dit punt is ook al in algemene overleggen aan de orde geweest, maar het is nog steeds niet opgelost. De minister heeft in het AO Leefomgeving gezegd: wij maken onze berekeningen op basis van reële metingen. Bij doorvragen bleken dat reële metingen op de weg te zijn; de minister heeft dat op een paar momenten herhaald, ook in het tv-programma Pauw. Ik ben enorm gaan zoeken in alle rapporten om te vinden of er met Euro 1, 2, 3, 4, 5 en 6 daadwerkelijk op de weg gemeten is. Ik kan alleen vinden dat er met een paar auto's getest is met Euro 5. Dat is echter voornamelijk gebeurd om de meetapparatuur te ijken. Die test is voortijdig gestopt en vervolgens is men gaan meten met Euro 6. Die test is voortijdig gestopt en vervolgens is men gaan meten op Euro 6. Die is echt helemaal op de weg doorgemeten; maar van Euro 1, 2, 3, 4 en van de rest van Euro 5 kan ik het niet vinden. Ik heb daar een rappel op gedaan en de minister om die gegevens gevraagd. Ik zou nog steeds graag de ontbrekende gegevens ontvangen over de reële tests op de weg.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik ken mevrouw Van Tongeren en was al voorbereid op deze vraag. In het debat heb ik aangegeven dat de tests voor Euro 3 en 4 inderdaad gewoon op de rollerbank hebben plaatsvonden, maar die voor Euro 5 en 6 waren op de weg. Ik zei ook dat we de resultaten graag naar de Kamer wilden sturen. Dat heeft mevrouw Mansveld ook onlangs gedaan. Zij heeft de Kamer de TNO-rapporten gestuurd waaruit blijkt hoe die Euro 5- en Euro 6-voertuigen op de weg worden gemeten. Dus ja, Euro 5- en Euro 6-auto's worden ook op de weg gemeten. Dat gebeurt niet uitsluitend op de weg, maar op de weg én op de rollerbank.

Ik heb begrepen dat het lastig is om de gegevens de vinden in de rapporten voor het Euro 5-deel. Dat snap ik, want het zijn technische rapporten. Voor Euro 5 was ook niet in één oogopslag te zien dat er ook op de weg is getest. Ik wil de leden daarvoor verwijzen naar paragraaf 3.1 op bladzijde 12 van het rapport van 7 december 2012, met nummer R11099. Voor Euro 6 waren de gegevens makkelijker te vinden. Die staan in het rapport van 5 december 2013, in het rapport met nummer R11891.

Sterk variërende omstandigheden op de openbare weg kunnen niet allemaal worden nagebootst op de rollerbank. Dat is ook waarom TNO meet op de openbare weg. Die metingen worden uitgevoerd met zogenaamde PEMS, portable emission measurement systems. Die metingen worden uitgevoerd door TNO in de regio Helmond. Daar hebben ze een vast omschreven route die ze gebruiken, waar alle types wegen — stad, buitenweg, snelweg — in zitten, zoals ik ook heb gezegd tijdens het algemeen overleg. Van de meetgegevens die op deze wijze verkregen zijn, leidt TNO emissiefactoren af die worden gebruikt voor de berekening van de luchtkwaliteit. Ik heb het nu voorgelezen. Mocht u daar nog meer vragen over hebben, dan ben ik bereid u in contact te brengen met mensen die helemaal specifiek weten wat allemaal waar precies staat. Ik heb zelf expliciet nog even nagevraagd, omdat ik u hoorde zeggen: ik kan het wel vinden voor Euro 6, maar niet voor Euro 5. Daar heb ik deze bladzijdes en paragrafen over gekregen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik ben blij dat de minister en ik het eens zijn dat er voor Euro 1, 2, 3 en 4 niet daadwerkelijk op de weg getest is. De minister en ik weten ook allebei dat een groot gedeelte van het wagenpark nog steeds uit die auto's bestaat. Een kleiner deel van het wagenpark bestaat uit Euro 5 en een nog kleiner deel uit Euro 6. De tests voor Euro 5 vinden voornamelijk plaats op commercial vehicles. Op de nummers die de minister mij aangeeft, zit een groot deel commercial vehicles. Dat zijn bestelbusjes, niet personenauto's. Laten we zeggen dat misschien de helft van de Euro 5 ook getest is, dan is zeker 80% van de Nederlandse dieselauto's niet op de weg getoetst. De minister ziet mijn volgende vraag al aankomen: ik zou graag willen dat wij dat wel doen. We weten nu immers dat er door sommige autofabrikanten gesjoemeld wordt met de chips. Wij wisten dat in Nederland in 2013 al, maar daar is toen helaas niets mee gebeurd. Dat kunnen we niet meer rechtzetten voor het verleden, maar wel voor nu.

Zeker een minister die plannen heeft om de maximumsnelheid nog verder te verhogen, zou zich volgens mij moeten vergewissen dat wij van alle dieselauto's echt weten wat hun gedrag op de weg is. Ik ben blij dat dat voor een deel, voor 5V en 6, al gebeurd is, maar voor de andere auto's is dat niet het geval. Is de minister bereid ervoor te zorgen dat dit voor alle types die we hebben rondrijden in Nederland, in kaart wordt gebracht, zodat de modellen waarmee we nu de luchtkwaliteit berekenen, ook echt geijkt zijn aan de werkelijke situatie op de weg?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Wij vragen TNO om berekeningen te maken voor de werkelijke emissie en om metingen te doen van de werkelijke emissie op basis van rollerbanktesten en wegtesten. Wij vragen dat juist aan TNO omdat wij graag betrouwbare informatie willen hebben. Wij gaan in Nederland niet uit van de brochure. Wij gaan uit van de werkelijke emissie. Op basis daarvan bepalen wij ons wegbeleid. Omdat je niet alle auto's in Nederland met een metertje eraan de hele tijd volgt, blijft het altijd een inschatting, maar je moet wel proberen zoveel mogelijk typetests en dergelijke te doen. Als wij TNO vragen om ons reële metingen te geven, moet ik erop kunnen vertrouwen dat zij die goed doen. Mocht het zo zijn — dat weet ik niet, want ik zit er niet zo diep in omdat het het traject was van de staatssecretaris — dat zij er zelf vraagtekens bij zetten of er automerken zijn geweest in het verleden die er niet goed uit zouden kunnen komen omdat er gesjoemeld is, ga ik ervan uit dat zij dat in de volgende test aan zullen pakken. Dat is anders dan dat de Kamer mij vraagt om aan TNO voor te schrijven hoe zij hun werk moeten doen. Wij geven aan TNO mee dat zij ervoor moeten zorgen dat er op werkelijke emissies wordt gemeten en dat zij ons een representatief rapport moeten geven over de effecten op de Nederlandse wegen en het klimaat. Daar moeten wij op kunnen vertrouwen. Eerlijk gezegd wil ik nu niet zo heel diep de techniek in. Als de Kamer dat wil, kunnen wij het een andere keer hebben over wat daar dan allemaal wel en niet in zit.

Mevrouw **Visser** (VVD):
De minister begon met snelheden en een hele exegese over hoe de testen worden gedaan. Dat is volgens mij reden temeer om de real-driving emissions test zo snel mogelijk door te voeren.

Ik heb goed geluisterd naar de minister en volgens mij hoorde ik een aantal zaken. Ik hoorde haar zeggen dat het pas per 1 juli dit jaar in werking is getreden en daarmee ruimte biedt. Ik hoorde haar ook zeggen dat er een uitspraak van de Kamer ligt. Zij zegt dat het kan als de Kamer het zou willen en het binnen de normen die gelden, zowel wat betreft geluid als luchtkwaliteit, mogelijk is, maar dat dat wel betekent dat zij een aantal maatregelen zou moeten nemen om het te kunnen faciliteren. De minister merkt op dat er een principe-uitspraak ligt dat het niet kan. Zij zegt eigenlijk dat als de Kamer het anders zou willen, zij met een andere principe-uitspraak zou moeten komen. Klopt dat? Heb ik het zo goed begrepen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik zal altijd netjes blijven binnen de veiligheids- en milieumaatregelen. Of je nu voorstander bent van harder rijden of niet, je moet er altijd transparant in zijn en ook fair. Ik heb de maximumsnelheid ook wel eens teruggebracht waar het niet kon, maar ik wil die ook omhoog doen waar het wel kan. Dat kan doordat er pasruimte is ontstaan. Het kan ook door bijvoorbeeld op een bepaald punt een geluidsscherm neer te zetten. Dat kon nu niet, doordat de Kamer heeft gezegd: je mag wel 130 km/u, maar je mag er geen geld aan uitgeven omdat er in het regeerakkoord geen specifiek budget staat. Het gaat allemaal niet om groot geld. Als de Kamer zegt "maak er nu alsjeblieft in één keer helemaal 130 km/u van, want anders is het onduidelijk", zou ik wel graag de ruimte willen hebben om die maatregelen te kunnen nemen. Daar heb ik inderdaad een uitspraak van de Kamer voor nodig.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Dat is wel belangrijk. Ik heb in juni schriftelijke vragen over dit onderwerp gesteld, om inzichtelijk te krijgen wat er nog aanvullend nodig is, inclusief investeringen. Ik hoor de minister zeggen dat zij dat moet uitzoeken, dus dat zij er nu niet direct een bedrag of maatregel aan kan koppelen. Zij zegt dat zij, als de Kamer dat zou willen, een principe-uitspraak nodig heeft waarin staat dat zij het moet gaan uitzoeken en dat zij dan op zoek gaat naar een oplossing en de Kamer daarover zal informeren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Zeker, ik zet niet een heel apparaat aan het werk om alle mogelijke oplossingen te bedenken terwijl ik geen stap daarop mag zetten. De Kamer zegt mij steeds dat ik ervoor moet zorgen dat die 130 km/u gewoon overal wordt ingevoerd. Ik doe dat. Ik blijf altijd keurig binnen de milieu- en veiligheidseisen die er zijn. Als ik een oplossing heb om een van die knelpunten weg te halen, doe ik dat graag om ervoor te zorgen dat er uiteindelijk meer duidelijkheid ontstaat voor de automobilist.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Even een feitelijke correctie. De Kamer zegt nooit: doe maar overal 130 km/u. Maar dat terzijde. De minister zegt dat zij gaat kijken of het op dit traject kan en dat het misschien een beetje geld kost. De snelheid interesseert ons niet zo. Het gaat ons meer om de eenduidigheid voor de automobilist. Is dit nu echter ook de deur openzetten om overal in het land geld te kunnen uitgeven om dit op alle trajecten te realiseren? Daar zou ik namelijk geen voorstander van zijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ook hangt natuurlijk van de uitspraken van de Kamer zelf af, of zij dat beperkt tot een deel of dat zij er algemener over is. Ik ben zelf niet van plan om dat nu op alle trajecten met snelheid te gaan doen. Ik denk namelijk dat je vaak ook werk met werk moet maken. Dat betekent dat als je ergens aan de slag bent en er op dat moment ruimte is, je het dan moet gaan doen. Ik hecht heel erg aan het argument dat je uiteindelijk wel eenduidigheid wilt hebben voor de automobilist. Er zijn een paar tracés, zoals de A2 en ook de A4, waar toch wel veel onduidelijkheid is. Ik zou zelf ook het liefst die onduidelijkheid wegnemen door daar met één snelheid te werken.

Ga ik het dan in het hele land doen en vervolgens alle wegen opengooien om er nog schermpjes neer te zetten? Nee, want volgens mij moeten we dat gewoon slim doen, dus op een moment dat je er toch al bezig bent. Zijn er aandachtspunten? Zijn er punten waar ik wel aan de slag zou willen gaan? Ja, de A2 en de A4 zijn wat mij betreft hiervoor twee goede trajecten. Ik zeg echter nogmaals dat ik zelf ook even moet bekijken wat er nodig is, wat er kan en of het netjes binnen de grenzen blijft. Ik wil me namelijk ook houden aan de spelregels die we hebben afgesproken. Ik zie gewoon kansen en mogelijkheden om het te doen,

maar anderzijds heb ik ook wel een uitspraak nodig om hierin verder te kunnen gaan.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Dank, dat is helder. De minister ziet beperkte mogelijkheden om dit te doen. Is zij bereid om te rapporteren welke mogelijkheden zij ziet en is zij bereid om iedere keer aan de Kamer voor te leggen waar zij dat gaat doen? Op die manier kan de Kamer worden meegenomen in het maken van de afwegingen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
We belanden nu enorm in een als-dandiscussie, want ik weet natuurlijk nog niet waar de Kamer allemaal mee gaat komen. Stel nou dat de Kamer mij daartoe inderdaad beweegt, dan zal ik natuurlijk gewoon een analyse maken voor in ieder geval de A2 en misschien voor de A4. Daarin zal ik bekijken wat daar dan moet gebeuren en binnen hoeveel tijd dat mogelijk zou zijn. Het kan ook best zijn dat het bijvoorbeeld bij de A4 nog niet aan de orde is, of later aan de orde zal zijn. Dat zijn in ieder geval de twee wegen die bij mij het meest in mijn hoofd zitten als het gaat om onduidelijkheid voor de burger. Volgens mij is het echter niet handig als we bij bijvoorbeeld de hele aanpassing van de A67 tot in de eeuwigheid aan de Kamer de bouw van elk geluidsschermpje moeten gaan voorleggen. Maar goed, ook dat moet de Kamer zelf weten. Zij moet zelf bepalen of zij dat zou willen. Volgens mij gaat het er echter veel meer om of er nu een of twee grote tracés zijn waarmee we aan de slag zouden willen gaan. Voor de rest en voor de toekomst zou ik willen zeggen: laten we het gewoon doen op een moment dat het slim is en het goed uitkomt.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voor de helderheid stel ik toch de vraag die ik gisteren ook aan mevrouw Visser stelde. Afgelopen dinsdag en woensdag leek met name de VVD in vele media te suggereren: beste automobilisten, we zijn eruit en we hebben het voor u geregeld dat we 130 km/u gaan rijden tussen Amsterdam en Utrecht op de A2. Men schreef: we gaan het gewoon doen. Gisteren bleek echter dat het er eigenlijk alleen maar om ging dat men aan de minister vroeg of zij wilde gaan bekijken hoe dat zou kunnen. Nu hoor ik inderdaad de minister ook zeggen: we gaan dat eens onderzoeken en ik wil wel binnen de kaders blijven. Ik hoor de woordvoerder van de Partij van de Arbeid ook zeggen: als dit maar niet de deur openzet en als dit maar geen aanleiding is om dit op meer plekken te doen. Is de minister, het ministerie of een ambtenaar betrokken geweest bij dit coalitieoverleg waarin werd gesteld dat het geregeld was voor de automobilist? Dat laatste was namelijk de boodschap die we van de VVD kregen via de media.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik heb alleen gezien dat de VVD mij oproept om zo snel mogelijk een maximumsnelheid van 130 km/u in te voeren. Dat is overigens geen nieuws, want dat roept ze volgens mij al de hele tijd. Dat roept overigens niet alleen de VVD, want volgens mij heeft de heer Van Helvert het zelf ook geroepen in de krant.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Jazeker.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Volgens mij heb ik het zelfs de PvdA horen roepen toen het ging over de A2. Vervolgens wordt mij de vraag gesteld: minister, wat kunt u daarmee? Ik ben bestuurder. Dan zeg ik: ik zie mogelijkheden voor de nacht bij Holendrecht, maar ik vind het wel netjes om de uitkomst van de rechtszaak even af te wachten. Het is ook geen nieuws als ik zeg dat ik bezig ben met een programma dat erop is gericht om die norm permanent in te voeren op diverse onderdelen. Ik zie echter ook dat ik daarbij waarschijnlijk tegen een aantal investeringen in de tijd aan ga lopen. Ik zeg dan: ik wil het best doen, maar beste Kamer, dan wil ik ook wel boter bij de vis zien. Daarover hoorde ik leden gisteren overigens ook enthousiast spreken, dus ik hoop dat zij dat nog steeds zijn. Dit is mijn rol. Als de heer Van Helvert wil spreken over de publicaties van de VVD, dan moet hij in debat gaan met de VVD-fractie.

De heer **Van Helvert** (CDA):
De minister is dus niet betrokken geweest bij dat overleg? Begrijp ik dat goed? Ik heb inderdaad op 19 augustus vragen gesteld aan de minister over dit traject en het hoge aantal boetes dat daar wordt uitgeschreven. Ik heb haar toen ook gevraagd of zij het met mij eens is dat een wegbeeld moet congrueren met de maximale snelheid. Als je dus zo'n brede autosnelweg hebt liggen, moet je daar dan niet harder over kunnen rijden? Ik begrijp nu dat de minister zich daar binnen de kaders aan wil houden. Op welke termijn verwacht zij dat dit gerealiseerd is? De VVD suggereerde de afgelopen week dat het eigenlijk per direct geregeld was.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Op het traject Holendrecht zou je vrij snel aan de slag kunnen gaan, mits de uitspraak van de rechter niet negatief is. Je hebt dan een aantal weken nodig om dingen ter inzage te leggen en dergelijke. Daarvoor hoef je verder ook geen investeringen te doen. Dat hangt natuurlijk van de uitspraak af. Het kan ook anders lopen. Overal 130 km/u? Dat weet ik niet precies. Dan moet ik in kaart brengen wat er precies moet gebeuren om dat te realiseren. Als je zo'n keuze maakt, moet je dat zorgvuldig doen. Ik ben al langer bezig om dat voor meer delen van het Nederlandse wegennet te doen. Ik heb nooit gevraagd om onder de budgettaire beperking van de Kamer uit te komen. Ik heb altijd netjes gewacht totdat er weer een stap gezet kon worden. Er is gewoon één wegtracé waar een groot deel Nederland wakker van ligt en waarover we constant worden bevraagd. Ik begrijp ook dat het complex is als op het ene deel de ene snelheid is toegestaan en op het andere de andere. De Kamer vraagt mij er telkens naar. Ik kan wel wat versnellen, maar dan moet ik wel wat uitgeven. Dat wil ik ook best doen, maar dan moet ik dat wel even in kaart brengen. Ik heb dat niet van tevoren helemaal klaar. Ik hoop dat ik eind dit jaar kan zeggen wat hiervoor nodig is. Het gaat niet om het aanleggen van nieuwe wegen, dus volgens mij hoeft het niet zo lang te duren. Maar nogmaals, het is een inschatting.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
De minister gaf aan binnen de milieuruimte te willen blijven, maar die is niet onbegrensd. De minister verwees naar de Programmatische Aanpak Stikstof, de PAS. Daar zullen we binnen moeten blijven. Er is ruimte voor ontwikkeling binnen de PAS, maar die moet worden verdeeld over snelwegen, landbouw, bedrijventerreinen, industrieterreinen, woningbouwprojecten et cetera. Hoe maakt de minister een afweging?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Dat hebben wij gedaan bij de voorbereiding van de PAS. Met diverse partijen is afgesproken welke ruimte er is voor snelheidsverhoging, voor wegenontwikkeling, voor landbouw en voor industrie.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Dat klinkt natuurlijk fantastisch. Ik herinner mij echter dat ik op werkbezoek was bij een boer in de nabijheid van een natuurgebied. Hij zei: ik zit hier muurvast, ik kan niet uitbreiden omdat hiernaast een wegenproject aan de orde is. Natuurlijk zal er een integrale afweging moeten plaatsvinden, maar als we op 77% van de wegen in Nederland de snelheid naar 130 km/u brengen, komt een aanzienlijk aantal boeren in de knel, en dan heb ik het nog niet over provinciale wegen of industrieterreinen. Ik krijg de indruk dat de PAS bijna grenzeloos is. Een snelheidsverhoging naar 130 km/u op 77% van de wegen is onmogelijk. Vandaag las ik ook dat van 100 km/u naar 130 km/u de helft meer stikstof betekent, en dat voor die paar minuten! Zijn er niet veel belangrijker zaken om de milieuruimte aan te besteden? Ik noem maar even de haven van Rotterdam. Voor de VVD zou die toch ook belangrijk moeten zijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Dat is voor mij ook heel belangrijk. De haven van Rotterdam met de potentiële uitbreiding is ook aan de orde geweest. De onderhandelingen over de PAS hebben een aantal jaren in beslag genomen. Ik weet niet of u in de commissie van mevrouw Dijksma zit, maar daarin is aan de orde geweest hoe een en ander verder vorm heeft gekregen. Er is rekening gehouden met de diverse belangen: de belangen van de industrie, van de infrastructuur en van de boeren. Er is ook gekeken naar de gewenste uitbreidingen op het terrein van wegen, landbouw en ook van industrie en naar de te verdelen ruimte. Bestaande projecten in de MIRT moesten erin passen, maar men heeft ook gekeken hoe het nog wat beter en efficiënter kon. De auto-industrie wordt heel snel veel schoner. De hoeveelheid stikstof is daardoor enorm afgenomen. Als je het hebt over verdubbeling, heb je het over een verdubbeling van een beperkte hoeveelheid uitstoot, gelukkig ook met fijnstof.

Wel is er nog steeds een probleem met auto's op CO_2. Bij die categorie auto's hebben we de afgelopen jaren veel minder reductie gezien. Dat is een interessante uitdaging voor de toekomst. Juist doordat de auto relatief veel schoner is geworden, is er gewoon meer ruimte ontstaan. De industrie en de landbouw zullen gemotiveerd moeten worden om te bekijken hoe de stikstofuitstoot kan worden tegengegaan, zodat je uiteindelijk ook meer ruimte te verdelen hebt. Je moet echter altijd binnen de ruimte blijven die ervoor is. Dat geldt voor de PAS, de NSL, en eigenlijk voor alles. Wij hebben samen een verdeling gemaakt, dus ik kan het deel van een ander niet opsouperen en een ander kan het deel dat wij voor infrastructuur willen gebruiken niet opsouperen. Wij hebben geprobeerd om tot een evenredige verdeling te komen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
De minister zei net dat er op het gebied van CO_2 een interessante uitdaging ligt. Precies daarover heb ik een vraag. Ik wil dat mooie hoofdstuk uit het energieakkoord toch eens aanbevelen. Misschien is het iets voor op het nachtkastje, of voor boven het bed. In het energieakkoord is afgesproken dat de regering zich committeert aan een CO_2-reductie op het gebied van transport. In 2020 moet een CO_2-reductie van 1,3 tot 1,7 megaton zijn gerealiseerd ten opzichte van de trendontwikkeling. Er moet dus omgebogen worden van de trendontwikkeling op vervoer om de CO_2-uitstoot naar beneden te krijgen. Bij dat snelle rijden waar de minister zich voor inzet, neemt de uitstoot exponentieel toe naarmate je harder gaat. De minister weet dat ook. Tussen 100 km/u en 130 km/u zit een verschil van 50% in de uitstoot. Ik wil graag van de minister weten of zij net als bij de andere onderwerpen zegt: nee, natuurlijk, deze ontwikkelingen zorgen ervoor dat wij binnen de afspraken blijven die wij hebben gemaakt, waaronder de afspraken op het gebied van transport met betrekking tot de CO_2-uitstoot die in het energieakkoord staan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Volgens mij haalt mevrouw Van Tongeren een aantal dingen door elkaar. Zij begon over CO_2 en zij had het toen over 50% verschil, terwijl mevrouw Dik-Faber net zei dat het bij de stikstofuitstoot 50% verschil uitmaakte. Ik heb het nu niet bij de hand, maar ik heb altijd geleerd dat de verhoging van 120 km/u naar 130 km/u voor ongeveer 0,4 megaton aan uitstoot zorgt op de 20 megaton die in het totaal door het verkeer wordt uitgestoten. Dat geeft een beetje de relativiteit aan. De uitstoot op de A2 is een klein percentage daarvan. Een verdubbeling van 0,1 naar 0,2 is dan wel een verdubbeling, maar je moet de orde van grootte voor ogen houden. Ik denk dus dat mevrouw Van Tongeren de uitstoot van stikstof en de uitstoot van CO_2 door elkaar haalt.

Mevrouw Van Tongeren vroeg ook of ik mij aan het energieakkoord houd. Ik denk dat dat een veel belangrijkere vraag is. Wij hebben afspraken gemaakt in het energieakkoord. Wij hebben gezegd dat wij er alles aan zullen doen om die afspraken te realiseren. De heer Kamp is daarmee bezig. Mevrouw Mansveld was daar actief mee bezig. Ik ken die paragraaf wel uit het verleden. Ik weet dat wij hem nu weer aan het evalueren zijn. Ik krijg altijd te horen dat wij die doelstellingen zullen gaan halen, maar als er moeilijkheden of ingewikkeldheden in zitten, dan zal dat uit de evaluatie blijken en dan zullen wij met de verschillende partijen aan de slag moeten gaan om een en ander te verbeteren of te versterken. Wij hebben niet de intentie om ons niet aan het energieakkoord te gaan houden. Wij scoren op het gebied van het verkeer op een heleboel punten al heel positief. Wij moeten bekijken op welke manier wij kosteneffectief een tandje kunnen bijzetten om ook positief te scoren op de punten waarop dat nu nog niet het geval is.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik had het over het verschil tussen 100 km/u en 130 km/u rijden. Daar zit uiteraard echt een veel groter verschil tussen dan tussen rijden met 120 km/u en 130 km/u. Maar goed, laten wij niet kibbelen over de cijfers. Het doel is inderdaad het belangrijkste. Ik begrijp dat de minister zegt dat de voor 2020 afgesproken CO_2-reductie van 1,3 tot 1,7 megaton wordt gehaald. Is de minister bereid om de Kamer te schetsen hoe wij dat gaan doen? Ik zie op transportgebied alleen maar een toename van het verkeersaanbod en een toename van de snelheid en geen concrete maatregelen die CO_2-uitstoot in het verkeer beperken, maar misschien heb ik bepaalde maatregelen of effecten gemist. Is de minister bereid om in een brief of in een rapport dat toch al komt, te schetsen op welke wijze die vermindering tot stand gaat komen? Kan zij ons daarin meenemen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Het energieakkoord wordt behandeld door minister Kamp. Hij doet dat in totaal om ervoor te zorgen dat alle modaliteiten en alle pogingen om het energieakkoord te halen in verbinding gezien kunnen worden. Ik voel er niet voor om hier één stuk uit te halen omdat het toevallig over verkeer gaat. Minister Kamp doet dat in totaal en zorgt voor tussentijdse evaluatie. Als daaruit blijkt dat zaken niet gehaald worden, zorgt hij ervoor dat we komen met aanvullende maatregelen of andere maatregelen dan we hebben afgesproken. Dat lijkt mij de beste weg. Er is een vraag gesteld over de motie over de uitwerking van de mobiliteitsaanpak. De staatssecretaris heeft dat gedaan door de brandstofvisie voor te leggen. Door diverse partijen wordt daaraan gewerkt. Daar komen straks allerlei voorstellen uit voor dingen die we kunnen doen om daarop te besparen. Dat gaat effect hebben op de CO_2-uitstoot. Op basis daarvan kunnen we zeggen wat de nieuwe afspraken zijn en hoe we zo'n mobiliteitsaanpak kunnen vormgeven. Dit is een van de onderdelen daarvan; er zitten er meer in. Ik wil nu niet hier een stuk naar mijn portefeuille toetrekken. Dit betekent niet dat ik niet meekijk met de ontwikkelingen in het verkeer, maar ik ga dat stuk niet hier apart behandelen terwijl recentelijk nog het energieakkoord met minister Kamp is besproken.

De heer **Madlener** (PVV):
Dat constante overdrijven door GroenLinks vind ik toch ook vreemd. Ik rijd wekelijks over de A16, waar 130 km/u is ingevoerd in plaats van 120 km/u. Mij valt op dat het verkeer veel rustiger lijkt. Er zijn volgens mij veel minder files. De vrachtauto's rijden nog 85 km/u — wat is het in Nederland? — dus dat maakt niks uit. Een heleboel verkeer rijdt gewoon nog 120 km/u. Op de linkerbaan wordt misschien wat meer af en toe 130 km/u gereden, maar dat werd daarvoor ook gedaan, kan ik u verzekeren. Volgens mij is het gemiddeld gezien helemaal niet zo'n groot verschil als GroenLinks altijd voorstelt. Laten we dat dus relativeren.

Het blijkt dus relatief eenvoudig om op de A2 130 km/u in te voeren met wat kleine aanpassingen aan de geluidsschermen. Dat hoeft ook niet zo veel geld te kosten. Waarom heeft de minister dat niet al veel eerder gedaan? Of mocht dat niet van de heer Dijsselbloem, die al die boetes zo graag wilde innen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Nee. Er is een motie van de Kamer waarin staat dat er geen geld uitgegeven mag worden aan de invoering van 130 km/u anders dan op de momenten dat we toch aan een weg bezig zijn. Toen we de norm van 130 km/u invoerden, is die motie door een meerderheid van de Kamer aangenomen.

De heer **Madlener** (PVV):
De minister kan altijd voorstellen aan de Kamer sturen als zij het niet eens is met die motie, maar dat heeft zij niet gedaan. Het is een soort "de Kamer regeert en de Kamer controleert", een omdraaiing van de werkelijkheid. Er zijn grote problemen op de A2 met boetes. Mensen snappen niet dat ze op een tienbaansweg maar 100 km/u mogen. Het is eenvoudig op te lossen, maar het gebeurt niet. Ik wil ook een vraag stellen aan de PvdA-fractie, want ook zij heeft in de krant geroepen dat de coalitie dit gaat oplossen. Ik hoor nu toch een terugtrekkende beweging. Ik heb er helemaal geen vertrouwen in. Gaat de PvdA haar belofte waarmaken door met een paar aanpassingen de minister in staat te stellen om daar heel snel 130 km/u in te voeren?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik hoop dat de heer Madlener mij kent als een minister die niet zo lijdzaam is. Als de Kamer vindt dat ik het beeld voor de automobilist moet verbeteren door die eenduidige snelheid in te voeren, is dat prima. Ik kan daar een heel eind in komen, maar ik kan nog niet met honderd procent zekerheid zeggen dat het overal op elke kilometer kan. Ik wil dat echter graag doen, ook binnen de regels die we met elkaar hebben afgesproken. Het enige wat ik nodig heb is dat de genoemde motie door een nieuwe uitspraak van de Kamer overruled wordt. Daarmee vraag ik bewust om dat te doen, juist om die mogelijkheid te hebben. De vraag aan de PvdA-fractie moet de heer Madlener langs een andere weg stellen, want vanavond wil ik de Kamer graag vermaken en ook een beetje doorgaan met mijn betoog.

De **voorzitter**:
Zo is dat. De minister vervolgt haar betoog.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Over de spitsstroken zijn enkele vragen gesteld. Zo oppert de heer Madlener het plan om te stoppen met smalle spitsstroken van 2,5 meter breed, bijvoorbeeld op de A15, en deze op te waarderen naar veilige brede stroken.

Waar het mij om gaat is dat we kiezen voor het vergroten van de bereikbaarheid, zonder dat dit ten koste gaat van de veiligheid. Ik heb regelmatig onderzoek laten uitvoeren naar de veiligheid van spitsstroken. Over het algemeen blijkt dat de veiligheid voldoende is. Ik heb daar blijvende aandacht voor. Spitsstroken zijn wat mij betreft ook niet de Haarlemmerolie voor meer bereikbaarheid. Zij waren een probleemoplossing toen enkele jaren geleden bij mijn voorgangers bleek dat er geen ruimte meer was, gezien de grote hoeveelheid uitstoot, om weginfrastructuur aan te leggen. Om niet alles op slot te zetten, is er toen voor gekozen om een aantal van die hulpverleningsstukken om te zetten in spitsstroken. Dat is eigenlijk een tijdelijke verlichting op de wegen.

Je zou van al die spitsstroken echte stukken weg kunnen maken. We doen dat op het moment dat we een wegdeel aanpakken. Dat hebben we bijvoorbeeld bij de A10 gedaan. Dat doe ik niet overal, want er is een rijtje wegen dat naar mijn mening eerst aangelegd moet worden. Mijn voorkeur voor de grote ontbrekende schakels is bekend. Volgens mij gaan die nog veel meer oplossen dan alleen maar een extra baan erbij. Als ik toch aan de slag ga met de weg, ga ik bekijken hoe wij de spitsstrook kunnen verbreden. Dat verbreden kun je niet zomaar doen, maar dan is er eerst een wegtracé, met inspraak. Dat kost geld. Het is allemaal een kwestie van prioriteiten. Daarover spreken we binnenkort een hele dag, als het gaat over het MIRT.

Mevrouw Visser stelde vragen over de duidelijkheid van spitsstroken, al dan niet ingefluisterd door de heer Bolkestein, die naast haar zat. De invloed van de heer Bolkestein is nog onverminderd groot. Dat doet mij goed, als liberale minister. We kijken steeds naar de beste en de veiligste inzet van spitsstroken, bijvoorbeeld door verruiming van de openingstijden, lagere snelheden en permanente inzet van de plusstroken.

Nogmaals, het gaat mij om de echte oplossing van goede bereikbaarheid, zoals ik net heb geschetst. Als we bezig zijn met de verbreding van het tracé van een snelweg, nemen we dat soms ook mee, als dat kan, maar ik heb nog liever dat we eerst de grote ontbrekende schakels gaan realiseren. Voor het verbreden van de spitsstrook heb je ook een tracébesluit, budget, tijd enzovoorts nodig.

Mevrouw Visser vroeg ook of ik bereid ben om de provinciale wegen op te nemen in het MIRT, als onderdeel van het vaste MIRT-overleg. Ik overleg jaarlijks met de regio over projecten in het kader van het MIRT. Daarbij worden ook gebiedsagenda's opgesteld. Daarbij worden altijd de nationale en de regionale opgaven gelijktijdig bekeken. Die samenhangende opgaven worden ook in het MIRT-projectenoverzicht genoemd. Dat geldt ook voor het maken van afspraken over projecten. Het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet worden in samenhang bekeken. Als ik wat ga verbreden, moet altijd bekeken worden wat dat betekent voor het onderliggend wegennet.

Ik noem een aantal voorbeelden, die twee kanten op kunnen zijn. De Rijnlandroute is een provinciale weg die van belang is voor het nationale wegennetwerk. Het Rijk draagt daar fors aan bij, want de aanleg van de Rijnlandroute heeft ook consequenties voor de aantakking op de A4 en de A44. De verlengde A15 is een rijksweg, maar deze is van groot belang voor de ontlasting van het onderliggend wegennet. Daarom draagt de regio fors bij om deze te kunnen realiseren. Soms draag ik bij aan een provinciaal project en soms draagt een provincie bij aan een nationaal project. Dan heb je nog het zorgen voor goede bereikbaarheid van de luchthaven Lelystad. Er zijn afspraken gemaakt tussen Rijk en regio over investeringen in het hoofdwegennet, het onderliggende wegennet en zelfs in ov. Die zijn ook genoemd in het projectenoverzicht van het MIRT. Het is een goede vraag, maar ik heb het gevoel dat we het al doen. Mocht dat onvoldoende duidelijk naar voren komen, dan zal ik kijken hoe we de informatievoorziening daarover kunnen verbeteren.

Dan zijn er nog een paar overige vragen die ik onder het kopje bereikbaarheid behandel. De heer Hoogland heeft een vraag gesteld over kilometerfraude. Hij doet de suggestie om het geldend protocol bij de importkeuring van auto's aan te passen, zodat de RDW ook verplicht wordt om op de autopapieren de werkelijk gereden kilometers te vermelden. De RDW kan aan een auto alleen zien hoeveel kilometer deze heeft gereden op de kilometerteller in de auto. Daarmee kan natuurlijk gefraudeerd worden. Er is geen enkele andere manier om de werkelijke kilometerstand te achterhalen dan bij de auto zelf. Dat is bij elke apk-beurt. Bij reparaties wordt de kilometerstand door de garage doorgegeven aan de RDW. In Nederland is fraude met kilometerstanden daarom bijna onmogelijk gemaakt. Ik zeg "bijna" omdat je natuurlijk altijd wel weer slimmer dan slim kan hebben. Bij geïmporteerde auto's kan de RDW de kilometerstand in de auto noteren. Als uit het buitenland een apk-rapport wordt meegeleverd, mag de RDW ervan uitgaan dat de keuringsinstantie aldaar de werkelijke kilometerstand heeft aangegeven. De RDW kan ook aangeven dat er ernstige twijfel is over de over de auto gegeven waarden. Hij kan dan "niet logisch" op het rapport zetten.

We krijgen helaas niet van elk land de verplichte kilometerstand bij de apk. Vanaf 2018 wordt dat in EU-verband geregeld, dus vanaf dat jaar moeten landen die registratie van de kilometerstand bij de apk verplicht uitwisselen. De uitwisseling van die gegevens moet nog worden geregeld in een verordening. De discussie daarover is in de lidstaten nog niet afgerond, dus we weten nog niet precies op welke manier dit zal gaan. Het komt in ieder geval wel dichterbij. De RDW heeft dus de mogelijkheid om dit te doen voor landen waar die auto's vandaan komen en waarvan ze al die gegevens krijgen. Voor een aantal landen is dat nog niet het geval, maar dat komt er op termijn wel aan. Ik denk dat de heer Hoogland hiermee een belangrijk punt aansneed, want je moet natuurlijk wel weten wat je koopt.

Hij heeft ook een vraag gesteld over het gebruik van de fiets, en was daarmee de enige. Hij vroeg naar mijn ambities op het gebied van de elektrische fiets. Kan ik bijvoorbeeld de agenda van de Fietsersbond omarmen of actief ondersteunen om fietssnelpaden en -knooppunten te verbinden? Ik ben het met hem eens dat de fiets een zeer belangrijke bijdrage levert aan onze mobiliteit. Dat geldt zeker voor het stedelijke netwerk. Men mag mij kennen als een minister die van de auto houdt, maar ik zeg daar altijd bij dat het mij gaat om de automobiliteit tussen stedelijke gebieden. In het stedelijke gebied heb je veel meer nodig dan dat; daar spelen de fiets, het ov en dergelijke een belangrijke rol om mensen van A naar B te krijgen. Wij besteden vanuit het programma Beter Benutten ook veel aandacht en veel geld aan de fiets. Op dit moment ligt er voor zo'n 150 miljoen aan bekende fietsplannen. Van dat bedrag is het leeuwendeel voor fietsinfrastructuur, onder andere voor de regionale routes. Denk daarbij echter ook aan acties om het fietsgebruik te stimuleren. We investeren ook in ruime fietsparkeerplaatsen bij de grote stations, maar dat is de Kamer al bekend omdat ik dat al eerder heb verteld. Daarnaast zijn snelle fietsroutes een zeer goed instrument om het fietsen nog aantrekkelijker te maken. Ik steun daarom de aanleg van meer snelfietsroutes door bijdragen uit het programma Beter Benutten en door een actieve deelname aan de Agenda Fiets van Tour de Force. De Fietsersbond is ook direct betrokken bij Tour de Force. Hij kan zijn agenda voor snelle fietsroutes daar dus inbrengen.

Ik wil nu verdergaan met het spoor.

De **voorzitter**:
Er is nog een interruptie, de laatste van mevrouw Van Tongeren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik wilde alleen zeggen dat er nog een vraag van mij over Het Nieuwe Rijden onbeantwoord is gebleven. Gaat de minister die vraag nu beantwoorden of in de categorie "overig", ergens aan het eind?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik kan die vraag wel uit mijn hoofd beantwoorden. Volgens mij vroeg mevrouw Van Tongeren er gisteren specifiek naar of dat onder chauffeurs is ingevoerd. Ik weet dat niet voor alle chauffeurs. Ik heb tijdens het debat even met mijn eigen chauffeur geappt. Hij gaf aan dat dit onderdeel uitmaakt van de rijprogramma's die zij krijgen. Zij krijgen regelmatig trainingen en lessen. Ik zal zijn app er even bij halen. Ik hoop dat hij nu kijkt. Hij schreef dat het een onderdeel is van de rijopleiding en dat er heel veel aspecten overeenkomen: rustig rijden, regelmatig de bandenspanning controleren, anticiperen. Alleen snel opschakelen is niet van toepassing, omdat ze allemaal met een automaat rijden, wat een verschil is met andere auto's. Uit mijn periode hiervoor, toen ik bij een bedrijf werkte, weet ik nog dat wij bijvoorbeeld ook e-mailmodules kregen over Het Nieuwe Rijden. Volgens mij vroeg mevrouw Van Tongeren mij om daar financieel verder aan bij te dragen. In de afgelopen jaren hebben we daar financieel aan bijgedragen. We zijn er altijd met veel enthousiasme mee bezig geweest. We hebben er veel aan gedaan. Waarschijnlijk kunt u zich The Dukes of Hazzard nog wel herinneren. We hebben toen afgesproken dat een aantal brancheorganisaties, zoals RAI, dit programma zouden trekken. Die zijn nu bezig om er een programma voor te maken. Ik vertel het even uit mijn hoofd. Als er nog wat mist, kom ik er later op terug.

Dan kom ik op het spoor en het ov. In de komende periode komen er nog heel veel debatten over de actualiteit van ProRail en Fyra. Ik denk dat daarom het aantal vragen is meegevallen. Ik wil wel ingaan op de gestelde vragen. De inzet van het kabinet is en blijft om het ov-netwerk steeds beter te maken. In de afgelopen jaren zijn al veel grote veranderingen in gang gezet, waaronder de Lange Termijn Spooragenda en de nieuwe concessies.

Ik zal meteen ingaan op de vraag van de heer Smaling over de samenvoeging van NS en ProRail. Ook de heer Madlener stelde daar een vraag over. Ik heb de vraag al vele malen eerder gehoord. Ook in de tijd dat ik dit nog in portefeuille had, kwam die aan de orde. Is de problematiek op te lossen door de bedrijven samen te voegen? Die samenvoeging van deze bedrijven is in de afgelopen jaren vele malen onderzocht. De staatssecretaris heeft er nog een heel programma aan gewijd. Uiteindelijk heeft zij besloten dat aan een samenvoeging te veel nadelen kleven. Denk aan de verhouding tussen NS en andere vervoerders op het spoor ten opzichte van de spoorbeheerder, maar ook aan de onrust die zo'n fusie brengt bij de organisaties. In plaats van voor een fusie is toen, ook in de Kamer, gekozen voor een betere samenwerking en duidelijkere afspraken over prestaties en het aandeelhouderschap. Die keuze is toen als onderdeel van de Lange Termijn Spooragenda met de Kamer besproken en zij heeft ermee ingestemd. Wij zijn op dit moment bezig om die afspraak uit te voeren. Ik geloof ook dat dit uiteindelijk tot betere resultaten zal leiden.

Ik wil eigenlijk zo min mogelijk over de Fyra zeggen. Dat is een kwestie van beleefdheid, omdat de Kamer eerst met de enquêtecommissie Fyra in gesprek gaat en daarna met het kabinet. Ik realiseer me dat in het rapport van de enquêtecommissie ook wordt gesproken over de ordening op het spoor. Uiteraard zullen we dat goed bestuderen en ook weer met de Kamer bespreken. Het onderwerp komt dus terug.

We zijn intussen bezig om lopende programma's en projecten op het spoor goed te prioriteren, zeg ik in reactie op mevrouw Dik-Faber. Er liggen heel veel wensen van de regio's, van NS en van ProRail. Deze kunnen tot 2028 niet allemaal tegelijkertijd worden aangepakt. Er zijn wensen over de elektrificatie van regionale lijnen, de bereikbaarheid met het regionale ov rond Utrecht, de betrouwbaarheid van dienstregelingen en dergelijke. Heel veel partijen vragen uiteraard om meer middelen voor het spoor, waaronder de ChristenUnie. Andere partijen vragen weer om meer geld voor de wegen. Ook daarover komen uit de regio heel veel vragen. Ik maak de keuze zoals die is vastgelegd in de begroting voor 2016. Volgens mij is het een evenwichtig pakket, waarbij aandacht is voor de bereikbaarheid via de weg, het spoor, het water en de fiets. Dat is ook volgens de afspraken die beide coalitiepartijen hebben gemaakt over het verdelen van middelen over de verschillende vervoersvormen.

Mevrouw Visser vroeg in het verlengde hiervan naar de drukte op Schiphol Plaza. De luchthaven is inderdaad een groot verkeersknooppunt, zeker als onderdeel van de hele noordvleugel van de Randstad. We investeren op dit moment fors in die regio. Denk aan OV SAAL (Openbaar Vervoer Schiphol-Amsterdam-Almere-Lelystad), de A1, de A6, de A9 en de Zuidas. Die investeringen komen ook ten goede aan de bereikbaarheid van Schiphol. Ik deel echter ook de analyse van de VVD dat de drukte toeneemt. In 2014 is er ook een MIRT-onderzoek geweest naar Schiphol Plaza. Daar is 1 miljoen voor uitgetrokken. In de komende tijd zullen we met de betrokken partijen bekijken hoe we de vernieuwing van Schiphol Plaza zo goed mogelijk kunnen vormgeven. Daarbij betrek ik ook graag alternatieve vormen van financiering. Dat vroeg de heer Hoogland van de PvdA ook.

De heer Van Helvert van het CDA is nieuwsgierig naar de internationale spoortop.

De **voorzitter**:
Ik zie dat mevrouw Dik-Faber nog een vraag heeft.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Ik heb hier de factsheet. Daarin staat dat het budget voor infrastructuur op de weg in de komende jaren fors zal stijgen, tot 2 miljard. Bij het spoor gaat het budget omlaag van 1 miljard naar 400 miljoen. Nu begrijp ik dat de minister daar wellicht andere keuzes in maakt dan de ChristenUnie zou doen, maar we kunnen met een zeer geringe verschuiving van weg naar spoor de regio's, die nu echt de dupe zijn van de keuzes die worden gemaakt, enorm tegemoetkomen. Er wordt ongelofelijk veel geïnvesteerd in het PHS

(Programma Hoogfrequent Spoor) en de provincies herkennen zich niet in de herijking die heeft plaatsgevonden. Zij vallen nu echt buiten de boot. Dat kan toch niet de bedoeling zijn?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Volgens mij is er in het verleden altijd een evenwichtige verdeling geweest tussen de investeringen in de weg en die in het spoor. Je kunt je afvragen of die verdeling evenwichtig is omdat veel meer mensen gebruikmaken van de weg dan van het spoor, maar spoor is nu eenmaal relatief dure infrastructuur. Het zij zo, die verdeling is gemaakt. Ik heb als minister ook niet die schuiven teweeggebracht. Een staatssecretaris van PvdA-huize zou echt niet zomaar laten gebeuren dat er geld uit het budget voor de weg naar dat voor het spoor gaat. Als er de komende jaren meer budget is voor de weg dan voor het spoor, heeft dat te maken met kasschuiven. Dat betekent dat er aan bepaalde dingen op het spoor nu geen geld uitgegeven kan worden, bijvoorbeeld omdat ze toen nog onderzocht werden en nog niet klaar waren om gerealiseerd te worden. Het voorstel dat mevrouw Dik-Faber doet, gaat eigenlijk verder. Zij zegt: we halen wat uit het budget voor de weg en brengen dat over naar het budget voor het spoor. Wij zeggen: tussen die modaliteiten komt het altijd weer terug waar het vandaan kwam. De reden dat er nu kasschuiven ten nadele van het spoor en ten voordele van de weg zijn, is dat er een aantal wegprojecten zijn die nu de realisatiefase ingaan, terwijl de spoorprojecten pas wat later aan de orde zijn. Uiteindelijk wordt het budget voor het spoor er niet lager van en het budget voor het spoor niet hoger. Mevrouw Dik-Faber probeert die schuif wel teweeg te brengen. Daarvoor is er in coalitieverband geen steun.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
De minister zegt dat de budgetten overeind blijven. Ik zie dat de budgetten voor het hoofdwegennet door de jaren heen, in de periode tot 2020, fors stijgen, terwijl die voor het spoor fors dalen. Ik wil absoluut geen appels met peren vergelijken, maar met een geringe verschuiving van weg naar spoor kunnen we in heel veel projecten doorgaan met de uitvoering. Uit de regio's is voor het spoor nadrukkelijk het signaal gekomen dat men met een aantal projecten aan de slag zou gaan, maar dat dit nu niet lukt omdat de budgetten de komende jaren fors afnemen. Ik heb ook een brief van de provincies gekregen, waarin zij schrijven dat zij zich niet herkennen in het beeld dat wordt geschetst dat de provincies akkoord zouden zijn met de herijking die heeft plaatsgevonden. Zij hebben een aantal projecten naar voren gebracht en gezegd: deze projecten betreffen acute knelpunten die wij moeten oplossen om de passagiers van A naar B te kunnen brengen. Denk bijvoorbeeld aan de Valleilijn, de lijn in de buurt van Arnhem en de elektrificatie. Er zijn veel trajecten op te noemen die nu toch moeten wachten en dat vind ik ontzettend jammer.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Eigenlijk is de herijking niet veel anders dan de operatie die ikzelf een aantal jaren geleden heb uitgevoerd om de bezuiniging van 250 miljoen op het budget voor de weg te realiseren. Er is gezegd dat er minder geld zou zijn in het Infrafonds; die korting is verdeeld over weg en spoor. Dat is in de Kamer besproken en daarover heeft zij kunnen meebeslissen. Ik heb dat toen meteen doorgevoerd bij de projecten waar het om zou gaan. Ik heb het met de regio's besproken. Ik heb gezegd: we kunnen twee dingen doen; we kunnen een aantal projecten stopzetten en die in de loop der jaren weer opvoeren, of we kunnen ze wat langer in de tijd verschuiven. Zo heb ik met de regio's afgesproken welke projecten zouden doorgaan en welke niet en om welke tijdsperiodes het zou gaan. Voor het spoor heeft eenzelfde operatie plaatsgevonden, alleen heeft die langer geduurd. De reden daarvoor was dat de Kamer eerst een Lange Termijn Spooragenda wilde hebben. Van het hele budget voor het spoor ligt een deel vast omdat het heel veel projecten zijn, ook in de regio, die al gedaan zouden worden. Er was dus maar een heel klein deel vrije ruimte, net als bij de wegen. Vervolgens hoor ik de regio's zeggen dat zij meer wensen hebben. Dat geloof ik meteen. Ik kan mij voorstellen dat zij zich niet bij voorbaat zullen neerleggen bij de verdeling die de staatssecretaris voor ogen had, maar dat geldt ook voor de wegen en de vaarwegen. Er zijn gewoon veel meer wensen dan we vanuit het infrastructuurbudget kunnen realiseren. Dat is niet van deze tijd, dat was vroeger ook al zo. Dat is van alle tijden. Hoe groot je het budget ook maakt, de wensen zullen uiteindelijk toch gewoon weer komen.

Ik zit hier niet heel diep in, maar ik heb begrepen dat de staatssecretaris samen met de regio's heeft geprobeerd om een zo goed mogelijke verdeling te maken. Ik heb het dan over alle regio's in het land. Ik weet niet of mevrouw Dik met regio's alleen maar de regio's buiten de Randstad bedoelt, maar ik heb het over alle regio's in het land. De staatssecretaris heeft goede afspraken gemaakt over hoe dat eruit moet gaan zien. Ze kon niet aan alle wensen tegemoetkomen, maar ze heeft volgens mij vooral gekeken naar projecten waarvan de reiziger het meeste profijt zou hebben. Dat is ook de reden waarom het huidige voorstel er ligt.

Mevrouw Dik zegt: ik zou toch graag nog een beetje geld afpeuteren van de weg en dat naar het spoor brengen, want dan kunnen er op dat gebied nog wat meer dingen worden gedaan. Dat is haar goed recht maar daarvan zeg ik: daar gaan we niet aan beginnen. Er zijn duidelijke afspraken over een totaalbudget voor weg en voor spoor. Als ik het andersom zou doen, zou mevrouw Dik-Faber moord en brand schreeuwen. Dat geldt andersom ook voor mij als zij zou zeggen: het geld gaat van de weg naar het spoor.

De heer **Houwers** (Houwers):
Ik wil het dan toch proberen op een andere manier. Ik begrijp dat de minister geen verschuiving tussen de modaliteiten wil aanbrengen. Ik heb al aangegeven dat ik daar ook geen voorstander van ben. Daar kom ik dus ook niet mee. Ik kan me echter wel voorstellen dat er nog onzekere projecten zijn. Ik denk daarbij met name aan ERTMS. Er wordt in Europees verband gezegd dat we nu misschien bezig zijn met iets wat over een paar jaar achterhaald is. Het gaat om megabedragen. Zou de minister zich ook kunnen voorstellen dat we middelen daarvan benutten voor het regionaal spoor, temeer omdat de provincies zelf ook wat willen doen? Soms gaat dan zelfs de verdubbelaar werken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik heb net een hele discussie gehad over de kasschuif. Je kunt aan kasschuiven doen als je weet dat er op termijn geld is. Eigenlijk zeggen we: we hebben niet meer geld dan dit voor die regio's. De heer Houwers stelt nu voor om het uit een ander potje te halen, uit een potje dat is bestemd voor ERTMS, iets wat pas later gerealiseerd wordt. Maar men zal uiteindelijk wel dat ERTMS moeten betalen. Dat geld is dus wel nodig. Als het daar weggehaald wordt, als het wordt geleend voor iets anders en het vervolgens niet meer teruggegeven kan worden, is er een probleem. Ik heb begrepen, maar dat ligt ook nog ter discussie bij de Kamer, dat het ERTMS echt gerealiseerd zal moeten worden. Het is een Europees project. Het zal ook geen goedkoop project zijn. Uiteindelijk wordt het wel iets later gerealiseerd, maar er is geen budgettair effect in de zin dat er iets vrij zal vallen. Dat is belangrijke informatie.

Nogmaals, de Kamer kan altijd iets anders willen dan wat volgens het kabinet verstandig zou zijn. De Kamer heeft dat recht. Maar dan moet zij ook met een amendement komen om aan te geven wat er dan niet zou moeten. We kunnen helaas geen geld creëren.

De heer **Houwers** (Houwers):
Dat kan ik ook niet, maar er kan inderdaad wel mee geschoven worden. De minister zegt terecht dat het niet zo is dat het geld dan niet meer nodig is. Het ERTMS is wel nodig. Alleen, er zijn nu schattingen gemaakt en het zou best eens kunnen dat die vrij ruw zijn, vooral als we nog niet precies weten wat er uiteindelijk van gaat komen. Ik wil de minister uitnodigen om er nog eens kritisch naar te kijken. Ik vraag dat ook aan mijn collega's. Ik denk dat we daarmee veel voor de regio zouden kunnen doen, ook omdat er dan wellicht ook een verdubbelaar gaat werken. Zoals de minister weet, hebben sommige provincies potjes om daaraan bij te dragen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Misschien is het goed om zo'n discussie te bewaren voor het MIRT-overleg. Daar kan dieper worden ingegaan op dit soort zaken. Ik heb zelf ook wel eens bijgedragen aan een weg waar ik geen budget voor had gepland, omdat een regio zelf aangegeven had dat hij ongeveer 90% van de weg wilde gaan betalen. Dan zou het heel stom zijn om daar niet aan mee te doen. Dat kan dus een overweging zijn om iets wat niet op de agenda staat, alsnog op de agenda te zetten. Ik vind dat ik dat nu niet in de korte tijd dat ik alle portefeuilles beheer, even voor een ander moet gaan doen. Ik vind dat we dat weloverwogen met elkaar moeten doen. Op dit moment is het budget gewoon niet beschikbaar en moet het dus ten koste gaan van iets anders. Ik denk dat het belangrijker is om het programma dat er op dit moment ligt, te realiseren.

Dan kom ik op de internationale spoortop, waar de heer Van Helvert om gevraagd heeft. Hij gaat die niet leiden, denk ik zo, hoewel deze volgens mij wel ergens bij hem in de buurt gerealiseerd wordt. Begin deze maand is een brief naar de Kamer gestuurd over de uitkomst van de Landelijke OV en Spoortafel. Daarin is de inzet voor de spoortop te lezen. Het gaat vooral om betere kaartverkoop, ook online. Verder gaat het om reizigersinformatie voor internationale reizigers. Het spoor houdt natuurlijk niet op bij de grens. Wij willen meer en betere samenwerking met onze buurlanden, zodat de internationale verbindingen beter worden. De heer Van Helvert noemde al de verbinding met Düsseldorf. Ik verneem overigens nu net dat de spoortop in Rotterdam plaatsvindt, tijdens de TEN-T-dagen die van 20 tot 22 juni worden gehouden. Ik dacht dat het Maastricht was, daarom zei ik "bij de heer Helvert in de buurt". De spoortop en de TEN-T-dagen vormen een mooie combinatie. Dit najaar kom ik samen met betrokken partijen met een uitgewerkt voorstel.

Mevrouw Van Tongeren vroeg naar de ambitie rond het vervoer tussen Amsterdam en Brussel. De staatssecretaris heeft destijds met de Kamer een alternatief vervoersaanbod voor de Fyra besproken. Daarmee heeft de Kamer ingestemd. Die afspraken zijn verwerkt in de concessies aan NS voor het hoofdspoorwegnet. Dat is op dit moment de stand van zaken. Uiteraard kan ik nu niet ingaan op de aanbevelingen van de parlementaire enquêtecommissie Fyra. Het is eerst aan de Kamer om daarover te spreken. Vervolgens is het aan het kabinet om er een reactie op te geven.

De heer Houwers hield een pleidooi voor investering in regionaal spoor. Dat doet het kabinet, onder andere in een aantal regionale verbindingen met Duitsland en België. Tegelijkertijd wordt er geïnvesteerd in de elektrificatie van regionale spoorlijnen, hogere snelheden en het inzetten van langere treinen.

De heer Houwers deed ook de sympathieke suggestie om de zonnepanelen te plaatsen tussen de rails. Ik moest even denken waar dat dan zou moeten, tussen al die wissels. Ik heb in ieder geval begrepen dat er wat praktische haken en ogen aan zitten wat betreft kosten en onderhoud. Wij zullen in ieder geval de suggestie meenemen in de gesprekken met ProRail.

De laatste vraag over ov en spoor is gesteld door mevrouw Visser van de VVD. Zij vroeg of er ruimte is om spoorvervoerders tegemoet te komen in de gebruiksvergoeding. De verhoging van de gebruiksvergoeding is gebaseerd op de taakstelling van het vorige kabinet en wordt deels veroorzaakt door een recent besluit van de ACM. Als je de vervoerders compenseert vanuit de rijksbegroting, wordt dat gezien als staatssteun. Ik wil de vervoerders uiteraard wel tegemoetkomen en daarom werk ik aan meer stabiliteit in de tarieven. Samen met de vervoerders en ProRail kijk ik naar de mogelijkheid om de tarieven voor meerdere jaren vast te leggen. Dat geeft meer zekerheid en ik verwacht dat de ACM medio november een volledig besluit heeft genomen over de klacht van de FMN, de Federatie Mobiliteitsbedrijven Nederland. Ook verwacht ik dat er dan meer duidelijkheid is over de ontwikkeling van de tarieven op de langere termijn.

Ik ga over naar het onderwerp vaarwegen. Onze vaarwegen zijn uniek. Zij zijn doorslaggevend voor ons land. Het is cruciaal voor onze economie dat wij grote mainports hebben, die wij met 5.000 kilometer aan vaarwegen kunnen verbinden met de grootste industriegebieden en bevolkingscentra in Europa. Alleen al een bedrijf als Tata Steel vervoert 66% van de eindproducten over water. Ieder jaar zijn dat 135.000 vrachtwagens die niet over de weg gaan. De grens van de capaciteit van onze rivieren is nog niet eens in zicht. Bij sommige infrastructuur zeg ik: de grens is in zicht, maar voor andere infrastructuur zeg ik: de grens is nog bij lange

na niet in zicht. Ik roep dus ook iedereen op om daar vooral gebruik van te maken. Ik blijf investeren, om onze vaarwegen zo betrouwbaar en toekomstgericht mogelijk te maken. In de periode tot 2028 wordt ongeveer 10 miljard in onderhoud en uitbreiding van vaarwegen geïnvesteerd. U moet dan bijvoorbeeld denken aan de start van de aanleg van de derde sluiskolk van de Beatrixsluizen, de zeetoegang IJmond en de vaarweg Eemshaven-Noordzee. Ook noem ik het Tracébesluit voor de nieuwe sluis bij Terneuzen.

Dan kom ik op de vragen. De heer Smaling vroeg waarom de motie-Smaling/De Boer niet terugkomt in de begroting. Hoe gaat de minister de beperkingen in de binnenvaart wegnemen? In de motie-Smaling/De Boer wordt de regering verzocht, in 2015 een speerpunt te maken van het afschaffen van overbodige regels van de CCR, de Centrale Commissie voor de Rijnvaart, bijvoorbeeld op het gebied van kranen, geluid en dergelijke. In die motie wordt ook gevraagd om de collega's van andere parlementen en bewindspersonen in andere landen hiervan in kennis te stellen, met het verzoek om zich hierbij aan te sluiten. In mijn brief van januari van dit jaar heb ik geschreven hoe ik met de motie ben omgegaan. Het is gelukt om in de voorjaarsvergadering van de CCR een moratorium vast te stellen voor de meest knellende bepalingen. Het moratorium loopt tot 2020. Op dit moment worden onderzoeken ingesteld om voor het einde van het moratorium tot definitieve oplossingen te komen. Tijdens de CCR-vergadering van december 2014 heeft de Nederlandse delegatie de motie onder de aandacht gebracht van de andere landen. Ook dat deel van de motie hebben wij dus uitgevoerd. In de eerdergenoemde brief heb ik eveneens geschreven dat het een permanent punt van aandacht zal zijn in mijn inbreng in de Centrale Commissie voor de Rijnvaart. Sterker nog, men wordt daar een beetje gek van ons, maar het is wel heel belangrijk. Ik sta volledig achter het standpunt van de Kamer dat sommige maatregelen gewoon te groot zijn voor het vraagstuk dat men ermee wil oplossen. De maatregelen mogen niet te veel impact hebben en mogen niet leiden tot een te grote kosteneffectieve druk op de desbetreffende bedrijven.

Mevrouw Visser stelde een vraag over de bereikbaarheid van de sluizen in Twente. Daarover zou onduidelijkheid bestaan. Haar vraag heeft betrekking op de renovatie van de complexen Delden en Hengelo. Deze complexen worden ingrijpen gerenoveerd in 2016 en 2017. Het is nodig om die sluizen te renoveren om een blijvend en veilig gebruik in de toekomst te garanderen. Dit is een van de projecten inzake beheer en onderhoud waarover wij gesproken hebben. Het is onvermijdelijk dat er als gevolg van die renovatie een periode van hinder ontstaat. Je kunt een dergelijk sluiscomplex niet opknappen zonder enige hinder. Bij de aanbesteding zullen wij de opdrachtnemer zo veel mogelijk uitdagen om de hinder tot een minimum te beperken, via de zogenaamde minderhinderaanpak die wij ook bij wegen hanteren. Bij het invullen van die aanpak zullen wij ook uitgebreid overleggen met bewoners, stakeholders en bedrijven. Ik begreep dat er zorgen waren bij de bedrijven dat zij er onvoldoende bij betrokken zullen worden. Wij zullen hen er zeker bij betrekken.

Ik stap over op de luchtvaart. Het gaat nu sneller, omdat over dit onderwerp minder vragen zijn gesteld. Er gebeurt op dit moment heel veel in de internationale luchtvaart en dat is ook voelbaar in Nederland. De discussies zijn hier al vaker gevoerd. Bijvoorbeeld maatschappijen en luchthavens in de Golfregio groeien enorm snel. Een goede positie van Schiphol is daarmee niet vanzelfsprekend, omdat er veel concurrentie is met de andere luchthavens. Daarnaast heeft die groei in de Golfregio een effect op Air France-KLM, die geconfronteerd wordt met concurrentie. Aan de ene kant is het belangrijk dat Schiphol de ruimte voor ontwikkeling krijgt, bij Schiphol zelf, maar ook bij Eindhoven en Lelystad, aan de andere kant is het belangrijk dat er een actieagenda komt voor Schiphol — die is uiteraard ook van belang voor Air France-KLM — om te kijken naar concrete manieren om de positie van Schiphol sterker te maken dan die momenteel is. Dat kan langs allerlei wegen, waaronder bereikbaarheid en regelgeving.

Mevrouw Visser vroeg of wij koppen hebben op Europees beleid die de ontwikkeling van Schiphol hinderen. Zoals men weet, is het kabinet zeer terughoudend met nationale koppen op Europese regelgeving. Dat geldt ook voor Schiphol en voor de luchtvaartsector. Tegelijkertijd moeten wij ten aanzien van Schiphol altijd een nationale afweging maken tussen enerzijds ruimte voor economische ontwikkelingen en anderzijds aandacht voor geluidsproblematiek.

Op het gebied van veiligheid volgt het kabinet de eisen van de internationale organisaties ICAO en EASA. Het is van belang dat het beleid op dit punt niet afwijkt en geen nationale koppen heeft. Mochten die koppen er zijn en mochten wij die nog niet gezien hebben, dan staan wij daar altijd voor open, want het moet onderdeel zijn van de actieagenda om van dit soort koppen af te komen.

Mevrouw Visser heeft ook gevraagd naar de groei van Schiphol en de gewenste groei van Eindhoven Airport. Het advies van Alders over de tweede fase van de groei van Eindhoven Airport kreeg geen steun van de stakeholders, waaronder de randgemeenten. De Kamer heeft gezegd dat zij draagvlak belangrijk vindt. Daarom hebben wij in de afgelopen tijd alles op alles gezet om ook steun uit de regio te krijgen. De uitdaging is om een goed evenwicht te vinden tussen enerzijds de economische belangen en anderzijds de belangen van de omwonenden. De maatregelen die er nu liggen, komen voor zover ik kan zien — ik ken het dossier nu één dag — goed overeen met aan de ene kant de belangen van de omgeving en aan de andere kant de economische doelen. Eindhoven kan doorgroeien naar 43.000 bewegingen tot 2020 en de luchthaven beperkt het aantal vluchten na elf uur 's avonds, zodat omwonenden er minder last van hebben. Wat ik eigenlijk begrepen heb, is dat je, als je wat minder doet in die nachtelijke uren, weer wat meer kunt doen overdag. Daarin vind je de nodige compensatie voor een evenwicht tussen aan de ene kant de economische groei en aan de andere kant de hinder voor omwonenden. Lukt dat niet — er zit ook een keerzijde aan, ik wil niet alles alleen maar positief voorspiegelen — dan zou in het uiterste geval de groei met ongeveer 3% verminderen tot 2020. Maar er zit dus groei in en er is rekening gehouden met de nachtelijke uren. Daardoor denk ik dat beide partijen tevreden kunnen zijn met het voorstel dat er op dit moment ligt.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Het voorstel dat er nu ligt, was al een discussie na vijf jaar lang Alderstafel, die alles te maken had met compromissen die men met elkaar maakte. Men heeft vijf jaar lang aan die Alderstafel gezeten en heeft daar in 2010 afspraken gemaakt en in 2012 weer. Die zijn allemaal geëvalueerd in 2015 en

daar is uitgekomen: wij komen alle afspraken na die we in 2010 en in 2012 hebben gemaakt. Vervolgens — het is gek dat je met elkaar zo'n circus optuigt — wordt er dan gezegd: het is leuk en aardig wat we allemaal hebben bereikt met elkaar, maar we doen het nu toch anders. De minister zegt in haar beantwoording ook: als het niet lukt, dan wordt de groei 3% minder, terwijl we allemaal weten — de heer Alders gaf dat zelf ook aan in het gesprek met de Kamer — dat Schiphol veel sneller groeit dan verwacht en dat Lelystad dus mogelijk al sneller nodig is dan eerst verwacht. Hoe moeten we dat dan zien als er wordt gezegd: Schiphol groeit sneller, maar we maken met elkaar afspraken in Eindhoven die mogelijk de groei gaan beperken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik heb het op mijn dossier ook meegemaakt dat er, nadat we al heel lang spraken over een dossier in Eindhoven en omgeving, na een wisseling van politieke partijen in één keer een heel andere realiteit lag. Volgens mij is dat hier ook gebeurd. Het is niet zo dat wij vanuit het ministerie zelf gezegd hebben: laten we er een andere invulling aan gaan geven. Het draagvlak viel weg. Dat is de reden waarom er gezocht is naar een invulling waarbij aan de ene kant tegemoetgekomen wordt aan de belangen van omwonenden en aan de andere kant aan het belang van de sector om te groeien. Er zit groei in, en een forse groei ook, dus dat acht ik een goede ontwikkeling. Schiphol groeit, Lelystad groeit ook. De staatssecretaris weet hoe groot de groei is op de diverse luchthavens en zij denkt de groei over de komende jaren goed op te kunnen vangen.

Mevrouw **Visser** (VVD):
De groei is randvoorwaardelijk gemaakt en daar maken wij ons zorgen over, juist als je kijkt naar het ambitieniveau en naar het belang van de mainpoort Schiphol. De minister zegt: draagvlak is belangrijk. Dat is nu net het punt. De heer Alders heeft gezegd: ik heb er alles aan gedaan; de partijen zijn alle afspraken nagekomen, maar er blijft een beperkt aantal partijen zeggen dat het niet genoeg is. Nu de staatssecretaris haar brief heeft gestuurd, zeggen dezelfde partijen: dat is leuk en aardig, maar wij zijn nog steeds niet tevreden. Het draagvlak is er nog steeds niet. Daaruit komt eigenlijk het failliet van het Alders-systeem naar boven. We kunnen met elkaar vijf jaar lang afspraken maken, maar als die vervolgens met één pennenstreek terzijde worden geschoven, wat is dit hele systeem dan nog waard?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Dat is een helder betoog van mevrouw Visser. Ik ben blij dat we in ieder geval op nationaal niveau de Elverding-systematiek hebben afgesproken. Iedere keer dat er een besluit wordt genomen en men een stapje verdergaat, wordt dat besluit ook vastgelegd, zodat de wereld er niet totaal anders uit komt te zien indien er weer een andere politieke kleur komt, welke politieke kleur dat dan ook moge zijn. Want dan komen we nooit ergens. In dit geval moet ik u zeggen dat ik nog maar zo kort in dat dossier zit — ik neem dat nu even waar van de staatssecretaris — dat ik niet weet welke discussies daar allemaal achter zitten, hoe gevoelig het is, of het met één pennenstreek ook weer weg te halen is of juist niet. Misschien kunt u op een ander moment wat dieper ingaan op deze hele discussie. Als het op korte termijn moet, met mij, of als het nog even kan wachten, dan misschien met een nieuwe bewindspersoon die er tegen die tijd is en die aan kan geven wat er allemaal achter zit.

De **voorzitter**:
De heer Madlener, uw laatste interruptie.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik wil mijn laatste interruptie graag wijden aan Schiphol en de bereikbaarheid daarvan. Mijn fractie maakt zich namelijk grote zorgen over die bereikbaarheid, vooral per trein. Het is een puinhoop bij ProRail. Wij zien al jarenlang enorm veel vertragingen en zelfs uitval van treinen die naar Schiphol gaan. Wij hebben twee seizoenen, twee zomers, lang gezien dat er verbouwingen in de spoortunnel waren precies op het hoogtepunt van de toeristenstroom die wil opstappen op Schiphol. Wij zien inchecktijden en het advies van Schiphol om drie uur van tevoren aanwezig zijn omdat mensen anders gewoon te laat komen. Dat moet echt anders. Is de minister bereid om met de grootste prioriteit met de opvolger van de staatssecretaris te bespreken hoe die bereikbaarheid van Schiphol per trein beter kan?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Dit is eigenlijk net al aan de orde geweest bij het onderwerp spoor. Mevrouw Visser heeft namelijk ook een vraag gesteld over de bereikbaarheid van Schiphol. Ik heb er iets over gezegd bij spoor of misschien bij een ander dossier. Ik heb er in elk geval uitgebreid over gesproken. Voor ons is de bereikbaarheid van Schiphol ook heel belangrijk, ook die per spoor. Daarvoor is een MIRT-onderzoek voor Schiphol Plaza gedaan. Nu wordt op allerlei manieren gekeken hoe wij de problematiek daar gezamenlijk zo goed mogelijk kunnen oplossen. Er komen natuurlijk heel veel lijnen bijeen. Voor ons is het ook van belang dat Schiphol goed bereikbaar is voor de reiziger per spoor, met de auto en door de lucht. Dat spreekt voor zich.

De heer **Madlener** (PVV):
Mooie woorden zijn niet genoeg op dit moment. Natuurlijk is belangrijk dat Schiphol goed bereikbaar is, maar dat is juist de afgelopen jaren zo misgegaan. Er waren allerlei technische problemen en verbouwingswerkzaamheden op de meest onmogelijke tijden, juist als al mensen met vakantie willen gaan in de zomer. Ik vraag de minister om hier meer te doen dan zeggen dat het belangrijk is. Zij moet hier echt een prioriteit van maken, met de opvolger van mevrouw Mansveld. Het is echt een puinhoop geweest de afgelopen jaren en dat moet anders. Ik hoop dat de minister bereid is om toe te zeggen dat er met veel meer aandacht naar Schiphol wordt gekeken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik heb het genoemd, maar ik ben het alweer kwijt. Volgens mij wordt nu op korte termijn gekeken hoe Schiphol Plaza verder invulling zal krijgen. Dat staat dus ook prioritair. Verder heb ik gezegd dat er een actieagenda Schiphol is, waarin ook wordt gekeken naar de bereikbaarheid: wat het Rijk daaraan kan bijdragen en wat de regio daaraan kan bijdragen. Het heeft dus gewoon prioriteit.

De **voorzitter**:
Mevrouw Van Tongeren, uw laatste interruptie.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Hopelijk mijn mooiste interruptie vanavond, namelijk over bronbeleid. Dat is een van de dingen waarvan ik weet dat de minister er voorstander van is. Ik heb een duidelijk antwoord gekregen in de schriftelijke beantwoording ten aanzien van mijn zorg over der vraag hoe wij de lucht in de scheepvaart schoner krijgen, waarvoor mijn dank. Ik heb een vraag die uitgaat van bronbeleid. Is de minister bereid om in Europees verband te bekijken hoe wij het zwavelgehalte in kerosine naar beneden kunnen krijgen? Dat hebben wij bij de scheepvaart gedaan. Daar werkt dat, dus dan is het ook niet concurrentieverstorend meer. Is de minister bereid om het zwavelgehalte van kerosine in Europa op de agenda te zetten? Dat helpt ook direct tegen de fijnstofuitstoot rond Schiphol, bijvoorbeeld.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Zowel bij de zeevaart als bij de luchtvaart proberen wij eigenlijk zo veel mogelijk op mondiaal niveau te doen, omdat deze vervoersmiddelen zich mondiaal bewegen. Wij hebben in Nederland weleens geprobeerd om een vliegtaks op kerosine in te voeren. Die is er echter binnen no time weer afgegaan, omdat die een ongelijk level playing field zou organiseren. Ik werd net nog opgeroepen om er alles te doen om Schiphol en KLM/Air France een beetje een goede uitgangspositie te geven. Mevrouw Van Tongeren zegt dat zij het niet nationaal wil, maar Europees. Dat zou dan al schelen, maar dan nog ben ik er toch echt voorstander van om dat soort dingen in ICAO- en AISA-verband aan de orde te stellen. Ik weet dat er in ICAO- en AISA-verband over wordt gesproken. CO_2 wordt bij de scheepvaart en de luchtvaart op mondiaal niveau bekeken. Men is op mondiaal niveau voorstellen aan het doen. Ik denk dat het het beste is dat iedereen hetzelfde uitgangspunt heeft, waardoor er geen verschil is en er dus een level playing field is. Daar zou ik op willen inzetten. Ik wil niet nu een aparte Europese inzet daarop.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik kan me voorstellen dat de minister wat is overvallen doordat ze plotseling wat portefeuilles moest overnemen. Bij de scheepvaart hebben we echter een Europese afspraak en daarop wordt ook gehandhaafd. Het is dus niet zo heel vreemd om ook bij luchtvaart eerst maar eens ergens te beginnen. De minister en ik weten immers ook dat er voortrekkers nodig zijn om dit op mondiale schaal voor elkaar te krijgen. Die voortrekkers kunnen laten zien dat het er is. Er moet verder een markt komen voor die zwavelarmere kerosine. De minister schrijft dat we in Nederland de ontwikkeling van duurzame biokerosine wel stimuleren. Dat is ook niet iets wat we wereldwijd ingevoerd krijgen. Daarom vraag ik de minister toch nog een keer of er geen mogelijkheid is om in Europees verband te bekijken wat de mogelijkheden zijn voor het gebruik van kerosine met wat minder zwavel. Het gebruik daarvan zou ook direct het probleem van de minister oplossen rond de uitstoot van fijnstof en van de vervuiling direct rond de luchthavens. Het gaat hierbij dus om bronbeleid. De VVD wil dat graag. Er is verder sprake van optreden in Europees verband, dus dit geldt niet alleen voor Nederland. Zou daar niet minstens naar gekeken kunnen worden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik weet heel goed dat dit rond zwavel in de scheepvaart in Europees verband gebeurt, want scheepvaart is juist onderdeel van mijn portefeuille. Dat weet ik dus. Ik weet ook dat dit heel veel gedoe heeft opgeleverd. Soms geldt dit immers wel, en zodra een schipper met zijn boot bepaalde grenzen passeert, geldt het weer niet. Dit heeft dus nadelen bij een streven naar een level playing field.

Ik weet ook dat er op mondiaal niveau wordt gesproken over een CO_2-aanpak voor de luchtvaart. Volgens mij is het gewoon heel goed om het op dat niveau eerst te beleggen. Dan kunnen we ook daar bijvoorbeeld de vraag aan de orde hebben of je de zwavelproblematiek gaat aanpakken. Ik voel er zelf niet voor om nu vanavond te zeggen: laten we op dit beleidsterrein maar een voortrekker in Europa gaan worden. Ik weet absoluut niet wat daarover in het verleden al besproken is op het terrein van de luchtvaart en of er wel of geen voorstanders voor zijn. Ik wil dus eigenlijk gewoon blijven bij de manier waarop het nu is georganiseerd, in ICAO-verband. Laten we dat daar nou eerst eens even bekijken.

Ik heb nog wat punten over luchtvaart. De heer Van Helvert vroeg naar de samenwerking tussen Air France en KLM. Dat is logisch, want daarover is natuurlijk veel discussie en maatschappelijk debat. Het ministerie volgt de ontwikkelingen bij die luchtvaartmaatschappijen op de voet, zeker omdat de concurrentie heel hevig is. Dat is overigens een extra argument, dat ik vergeten ben te noemen bij de interruptie van mevrouw Van Tongeren. De Europese luchtvaartmarkt staat hevig onder druk door bijvoorbeeld de ontwikkelingen op de markt in het Midden-Oosten. Het lijkt me ook daarom geen goed idee om het nu voor de Europese luchtvaart nog net weer iets ingewikkelder te gaan maken. Ik wil dan liever dat iedereen in de wereld dezelfde normen hanteert en dezelfde eisen stelt.

Maar goed, terug naar Air France en KLM. Zij hebben behoefte aan een stevige en toekomstbestendige strategie. Zij zijn bezig met het terugdringen van de kosten. Zij hebben daarvoor ook een programma gemaakt. Ik denk echter dat de luchtvaartmaatschappijen zelf moeten gaan bekijken of het businessmodel nog wel toekomstbestendig is, maar dat is meer een oproep aan de maatschappijen zelf. Er zijn in de afgelopen jaren natuurlijk heel veel andere modellen op de markt gekomen. Het is natuurlijk ook van belang dat de luchtvaartmaatschappijen zichzelf vernieuwen. De staatssecretaris heeft de Kamer gisteren nog gemeld, in een van haar laatste brieven, dat Air France en KLM de kosten moeten verlagen en de productiviteit moeten verhogen, dat KLM al begonnen is met het besparen van 700 miljoen euro en met het verhogen van de eigen productiviteit. Er zijn nieuwe cao's. Dat is ook een stap in de goede richting. Voor de continuïteit is het ook belangrijk dat Air France bespaart en productiever wordt. Ook daarover zijn de Franse en de Nederlandse regering het eens. Air France is inmiddels ook weer in gesprek met de vakbonden. Wij volgen dat nauwgezet en we hebben ook goed contact met de Franse collega's.

Er zijn dus eigenlijk een paar stappen. We hebben het eerder al gehad over het actieplan voor Schiphol, dat natuurlijk ook gunstig moet zijn voor KLM. We hebben het gehad over wat er door de regering gedaan kan worden en over de kosteneffectiviteit waar men zelf voor moet zorgen. Men moet ook nadenken over nieuwe businessmodellen. Dat is ook iets wat men zelf moet doen. Verder hebben we gesproken over de gesprekken die worden gevoerd tussen de Nederlandse overheid en de Franse overheid om ervoor te zorgen dat ook het Franse deel evenredig meedoet ten opzichte van het Nederlandse deel.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Op dit moment wreekt zich een beetje het feit dat de minister in een dossier duikt dat niet helemaal het hare is. Ik hoor dat ze leest. Dat is ook niet erg, maar dat zijn natuurlijk de standaardteksten. De praktijk is weerbarstiger. Wij hebben altijd gezegd dat er een taak is voor KLM en Air France. Maar er is ook een taak voor de overheid. Zeker ook gezien de discussie van vandaag waarin de Partij van de Arbeid heel duidelijk heeft gezegd dat er een taak ligt voor minister Dijsselbloem om hierin op te treden en in Frankrijk een sterkere vuist te maken — het CDA heeft al eerder gezegd: zorg dat je er bent als overheid — herhaal ik mijn vraag: hoe gaat I en M die extra inspanning leveren? Is de minister het met het CDA eens dat dit zelfs chefsache is, dus dat de minister-president zich ermee moet bemoeien?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik vind dat de personen die iets in portefeuille hebben, de eerstverantwoordelijken zijn. Als iets moeilijk wordt, er chefsache van maken, zodat de minister-president het moet oplossen? Zo werkt het gewoon niet in ons bestel. De minister-president is primus inter pares. Als wij er gezamenlijk niet uitkomen, helpt hij ons om tot een goede oplossing te komen. Dat betekent niet dat hij het overneemt elke keer als het moeilijk wordt. Dat geldt ook voor een minister. Die neemt ook niet automatisch iets van de staatssecretaris over als het lastig wordt. Die discussie heb ik de afgelopen weken ook voorbij zien komen. Wij hebben gewoon gescheiden verantwoordelijkheden en functies.

Dat laat onverlet dat ik weet dat het in alle geledederen, tot en met de "chef" van ons kabinet, zeer belangrijk wordt geacht om een goede marktsituatie te hebben voor Schiphol en voor KLM-Air France. Op diverse momenten is door de staatssecretaris, de minister van Economische Zaken en de minister-president aandacht gevraagd voor dit dossier. Het belangrijkste is dat de relaties tussen de bewindslieden van I en M en de Franse verantwoordelijken goed zijn en dat er ook geen verschil van mening over bestaat dat Air France evenzeer aan de bak moet als KLM. Daar zit op dit moment geen zorg. Daarmee zeg ik niet dat het gerealiseerd is; we moeten het ook zien en niet alleen horen. Over de verhoudingen bestaan geen zorgen. Er is niet iemand nodig die er nog eens overheen gaat. Mocht dat wel nodig zijn, dan ga ik ervan uit dat hij zich daarvoor wil inzetten.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Toch heb ik het idee dat het gevoel van urgentie niet voldoende aanwezig is. Vandaag heeft De Juniac laten weten dat de bezuinigingen bij Air France langer op zich zullen laten wachten en minder groot zullen zijn dan eigenlijk de bedoeling was. Daarmee laat hij het interview uitkomen dat hij in januari gaf aan Het Financieele Dagblad. Toen zei hij het al. Naar aanleiding daarvan zijn al die discussies over kasgelden begonnen. Nu blijkt dat het gewoon waar is: Air France gaat minder bezuinigen en de bezuinigingen zullen langer op zich laten wachten. Dat is gewoon een gegeven. Uiteindelijk kan dat ten koste gaan van het netwerk van KLM. Uit de hoorzitting is gebleken hoe belangrijk dat netwerk is. Als dat eenmaal stuk is, komt het nooit meer terug. Dan is het te laat en kunnen wij niets meer doen. Hoe gaat het kabinet, of het nu Dijsselbloem als aandeelhouder is of de minister of straks de staatssecretaris, het anders doen dan nu? Nu kijken wij alleen toe. Straks hebben wij een enquêtecommissie over wat wij hadden moeten doen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Wij kijken zeker niet toe. Ik weet dat er veel contacten zijn geweest en ook nog zullen zijn als dat nodig is. Ik ken het recente artikel waar u het over hebt niet, maar ik heb begrepen dat er goede afspraken zijn gemaakt met de Franse regering. Mocht men zich daar niet aan houden, dan zullen wij daar onverwijld op moeten drukken. Er is dus zeker sprake van een gevoel van urgentie bij de overheid. Dat is niet omdat wij een bedrijf moeten redden, maar omdat wij onze bereikbaarheid in stand moeten houden. Onze bereikbaarheid, onze mobiliteit en de unieke positie die wij hebben, zijn van belang. Wij hebben een unieke positie, want eigenlijk hebben wij een vrij grote luchthaven en een vrij grote luchtvaartmaatschappij voor zo'n klein landje. Wij hebben die positie doordat Nederland in 1985 als eerste de open skies agreements ging sluiten. Dat was natuurlijk enorm belangrijk om het netwerk zo groot te kunnen maken als het nu is.

Er speelt echter ook iets anders, want de wereld verandert ook. Je hebt verschillende typen luchtvaartmaatschappijen die op een totaal andere manier functioneren en die bijvoorbeeld dezelfde omzet hebben, maar dan met een tiende van het personeel. Ik zeg het maar even. Dat is je concurrentie. De overheid heeft dus een belangrijke taak. Wij moeten druk blijven uitoefenen op Air France om dezelfde maatregelen te nemen. Wij moeten ervoor zorgen dat de bereikbaarheid goed blijft. Wij moeten de regels zodanig invullen dat er zo min mogelijk ballast is voor de bedrijven en wij moeten hen steunen als dat binnen de spelregels op het gebied van staatssteun mogelijk is.

Een ander onderwerp is ook belangrijk. Ik zit daar nu pas een dag op, maar ik heb dat in het verleden ook wel in mijn portefeuille gehad. Het is heel belangrijk dat onze KLM niet alleen kijkt naar cost-cutting, het omlaag brengen van de kosten, maar dat zij ook kijkt naar de vraag: wat gebeurt er allemaal in de wereld en moet ik ook andere constructies bedenken om het te kunnen volhouden? Het is voor de overheid onmogelijk om iedereen die een bedreiging vormt buiten de deur te houden. Dat kan gewoon niet. Dan vliegen ze straks allemaal om ons heen. Het is iets gezamenlijks. Er is dus zeker sprake van een gevoel van urgentie bij ons. Ik zal nog navraag doen met betrekking tot het artikel waarnaar zojuist werd gewezen. Mocht het nodig zijn, dan staan wij vervolgens ook daar weer op de stoep.

Ik kom bij het blok over het milieu. Ik begin met het klimaat. Over een maand vindt in Parijs de klimaattop plaats. Uiteraard heeft Nederland daar, in EU-verband, een heldere en

ambitieuze inzet. De CO_2-uitstoot moet flink omlaag. Klimaatactie moet samengaan met duurzame groei. We zullen duurzame groei en economische groei in samenhang met elkaar bekijken. Ik merk ook dat het klimaat en de economie niet meer als gezworen vijanden worden gezien, maar veel meer als zaken die met elkaar verweven zijn en die elkaar versterken. Ik denk ook dat dat goed is. Gelet op de signalen die ik tijdens de voorbereidingen hoor, ben ik positief gestemd over de voortgang. Het klimaatakkoord kan nieuwe innovaties en verdienmodellen stimuleren. Het zou heel goed zijn als dat op de klimaattop wordt bereikt. De voorbeelden liggen gelukkig voor het oprapen. De ledlamp was het resultaat van een zoektocht naar energiebesparing en is nu een belangrijk exportproduct van Philips. De zoektocht naar minder CO_2-uitstoot in de mobiliteit leidde tot de elektrische en nu deels zelfbestuurbare Tesla. Dat zorgt op dit moment weer voor nieuwe banen en investeringen in Nederland. Een en ander laat zien dat milieu en economie goed hand in hand kunnen gaan als je dat op de juiste manier invult en prikkelt. Het moet natuurlijk ook echt een wereldwijd akkoord zijn. Nederland is verantwoordelijk voor een beperkt deel van de wereldwijde uitstoot. Zelfs Europa is verantwoordelijk voor "maar" 11%. Wij moeten daar gewoon wat aan doen. Met dat woordje "maar" bedoelde ik dus niets. Ik gebruikte dat alleen om te laten zien wat de verhoudingen zijn.

In reactie op de bijdrage van mevrouw Van Veldhoven zeg ik dat de voortgang van de onderhandelingen en de ambities zeer goed bewaakt zullen worden, ondanks het aftreden van de staatssecretaris, die inderdaad met heel haar hart voor dit dossier ging. Er werd al heel nauw samengewerkt met de collega's van BZ, EZ en Financiën. Dat blijven wij natuurlijk doen, ook als er weer nieuwe mensen zitten. Er zouden echter al meer bewindspersonen naartoe gaan, die al bekend zijn in dit circuit. Het is dus niet zo dat daar straks alleen maar één nieuw gezicht zit. Langs verschillende wegen hebben wij geprobeerd om onze Nederlandse inbreng zichtbaar te maken. Dat kunnen wij blijven doen.

Mevrouw Dik-Faber vroeg naar de voortgang van het klimaatbeleid. Zij schetste een wat somber beeld van Nederland. Ik herken haar bevlogenheid, maar ik herken het sobere beeld niet helemaal. We zijn ambitieus en zo zien andere landen ons ook. De langetermijndoelstelling van Nederland is in september overgenomen door de hele EU. Het doel is helder: klimaatneutraliteit en klimaatweerbaarheid in de tweede helft van deze eeuw. Daarbij is mede dankzij de Nederlandse inzet in Europa besloten om de hoeveelheid broeikasgassen met minimaal 40% te verminderen in 2030. Mede dankzij onze inzet is mondiaal besloten om ontwikkelingslanden te helpen om hernieuwbare energie in te zetten en ontbossing tegen te gaan. Helaas gaan niet alle ontwikkelingen even snel of zo snel als je zou willen, maar uiteindelijk kun je klimaatverandering alleen gezamenlijk oplossen: landen, bedrijven, maatschappelijke organisaties en burgers. Sommige grote veranderingen kosten tijd. Die zijn niet altijd afhankelijk van techniek, maar ook van andere ontwikkelingen. Juist daarom hecht het kabinet aan sterke betrokkenheid van bedrijven, andere overheden en non-state actors. Je kunt als nationale overheden daar met z'n allen bij elkaar gaan zitten om te zeggen hoe de wereld moet veranderen, maar uiteindelijk verandert de wereld alleen maar gezamenlijk met degenen die een rol spelen in de economie.

Mevrouw Mulder van het CDA vroeg naar die betrokkenheid. Er zijn al heel veel partijen actief in de lokale klimaatagenda. Gemeenten, provincies en waterschappen maken onder die vlag woningen duurzamer, gebruiken vaker schone voertuigen en stimuleren hernieuwbare energie. Dat doen ze samen met het ministerie van BZK en met de VNG. Nog meer samenwerken met bedrijven, gemeenten en organisaties doen we in de klimaatcoalitie. Daaraan doen nu al meer dan 300 partijen mee die allemaal een klimaatneutrale bedrijfsvoering in 2050 als doel hebben. Om die betrokkenheid te benadrukken gaan er ook bedrijven, lokale overheden en maatschappelijke organisaties in de Nederlandse delegatie mee naar de klimaattop in Parijs.

In het verlengde van die betrokkenheid ligt de groene groei, ofwel de circulaire economie. In antwoord op een vraag van mevrouw Dik-Faber kan ik melden dat de Europese Commissie eind dit jaar met een voorstel komt om de circulaire economie in Europa te stimuleren. Nederland wordt in Europa als koploper gezien en heeft actief input geleverd voor het voorstel. Als EU-voorzitter zullen we het voorgestelde pakket op de agenda van de Europese Raad zetten. Ook daar zullen we ervoor zorgen dat het aan de orde komt.

Mevrouw Cegerek stelt een overkoepelend programma voor een circulaire economie in Nederland voor. Dat vind ik een interessant voorstel, net als de suggestie voor een kennisbank voor grondstofstromen, vergelijkbaar met Duitsland. Op beide ideeën willen we terugkomen met een brief voorafgaand aan het AO over circulaire economie, dat in december gepland staat. Ik zeg dat ook in reactie op de vraag van mevrouw Van Veldhoven, die een voorstel deed voor een breed grondstoffenakkoord. Als het goed is, combineer ik beide suggesties. In het AO kunnen we bespreken wat er kan en of dat ook is wat beide dames in gedachten hebben.

Mevrouw Van Veldhoven gaf mij een boek over duurzaam inkopen. Ik kreeg zelfs twee boeken, want de heer Smaling gaf mij een boek over asbest. Ik weet niet of de heer Smaling met zijn suggestie om een boek te lezen deze twee boeken bedoelde, maar ik zag dat de andere partijen er al flink in aan het bladeren waren. Wat dat betreft, komt het denk ik goed. De Kamer heeft vorige maand het plan van aanpak voor duurzaam inkopen ontvangen. Het is geen boek, maar ik hoop wel dat de leden het gelezen hebben. De afspraken die daarin staan worden nu uitgewerkt. Ik zal daarin de suggestie van mevrouw Cegerek meenemen om 10% circulair in te kopen. Gemeenten en Regus hebben een speciale duurzaaminkopencheck voorgesteld. Ook dat vind ik een interessant idee. Het is overigens niet zozeer 10% van het budget wat je dan daaraan besteedt, maar 10% van de wijze waarop je inkoopt. Anders moet je nogal een administratieve rompslomp organiseren. Ik denk dat het zeker kan om bij duurzaam inkopen specifiek aandacht te vragen voor circulair.

Mevrouw Dik vraagt in dit verband naar het stimuleren van innovatie bij de inkoop door Rijkswaterstaat. Daar zijn we eigenlijk constant mee bezig. Dat doet RWS samen met marktpartijen en kennisinstituten, bijvoorbeeld op de Bouwcampus en in het Hoogwaterbeschermingsprogramma. Innovaties worden in de praktijk getest, zoals nieuwe vormen van dijkbekleding en duurzame vormen van asfalt. Voor duurzamer beton is er een aparte green deal. Bij aanbesteding zijn er milieubeoordelingen, die sti-

muleren dat bouwbedrijven kiezen voor duurzaam materiaal zoals gerecycled beton. Uiteraard is CO2-reductie altijd het achterliggende doel. Ik vind het zelf ook interessant om te bekijken hoe we aan de ene kant gewoon kunnen bouwen en aan de andere kant dat zo verstandig mogelijk kunnen doen.

De heer Smaling mist I en M bij het energieakkoord, terwijl mevrouw Van Tongeren dacht dat ik het boven mijn bed had hangen. Ik kan hem geruststellen. We zijn daarbij betrokken, net als andere departementen. I en M is zelfs verantwoordelijk voor een aantal onderwerpen in het akkoord, zoals de ruimtelijke inpassing van windenergie en de aanpassingen van maatregelen voor energiebesparing via de Wet milieubeheer. Wij zetten ook in op andere vormen van hernieuwbare energie, denk aan de warmteplannen in Rijnmond en Limburg, en aan andere mogelijkheden zoals energie uit getijdenverschillen, Blue Energy, in de Oosterschelde en bij de Afsluitdijk.

Uiteindelijk zijn we natuurlijk ook verantwoordelijk voor het onderdeel mobiliteit en transport. Mevrouw Van Tongeren heeft daar vragen over gesteld. Dit jaar hebben ruim honderd partijen hierover afspraken gemaakt. Deze worden nu uitgewerkt en uitgevoerd. Dat doen we per onderdeel uit de lijst afspraken, bijvoorbeeld met Green Deals. We gaan ook aan de slag met de Brandstoffenvisie, zoals ik al zei. Ik denk dat we goede voortgang boeken langs die lijnen. De afspraken zullen uiteraard ook worden geëvalueerd. Dan zullen we ook de motie die bij de begrotingsbehandeling van EZ is aangenomen door de Kamer, bekijken.

Dan kom ik bij de luchtkwaliteit, ook onderdeel van milieu. Ik zal ingaan op een aantal vragen over uitstoot en luchtkwaliteit.

De **voorzitter**:
Minister, als u een seconde hebt, ik zie mevrouw Dik-Faber naar de microfoon snellen.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Voorzitter. Ik heb twee vragen, dus ik zal het in tweeën doen, over het onderwerp circulaire economie en duurzaam inkopen. Ik heb in het antwoord van de minister gelezen dat zij graag in gesprek gaat over het plan van aanpak maatschappelijk verantwoord inkopen, maar dat dit een plan is van vijf departementen. Nu krijgt mijn fractie de indruk dat de budgetten de afgelopen jaren in totaliteit omlaag zijn gegaan. Daarom hebben we ook een amendement ingediend. We hebben echt ons best gedaan om al die begrotingen door te akkeren, maar dat lukt ons niet. Is de minister bereid om voor de stemmingen over de amendementen voor de laatste drie jaar op een rij te zetten wat de budgetten zijn geweest voor duurzaam inkopen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Voor zover wij dat zo snel kunnen vinden, voor de stemmingen, wil ik dat best doen. Ik denk dat het belangrijk is dat we dat kunnen aangeven. Wat ik zelf uit het antwoord heb gelezen, want ook voor mij is het nieuw, is dat bij ons de gedachte bestaat dat er binnen de budgetten van de ministeries voldoende geld is om de ambities die wij gezamenlijk hebben, waar te maken.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Dat hoop ik ook. De lijnen die ik voor de budgetten heb gezien, gingen sterk omlaag. Het zou fijn zijn om daarover te spreken als we die brief hebben.

Mijn tweede vraag gaat over het antwoord op mijn vraag over de btw-tarieven voor retourproducten die gerepareerd kunnen worden. Dat zit vast aan Europese btw-regelgeving. Zouden we voor de tweede termijn van het Belastingplan nader geïnformeerd kunnen worden over wat er al dan niet mogelijk is? Dan heb ik het niet alleen over de retourproducten, maar ook over de tweedehandsproducten, die vaak ook in het hoge btw-tarief zitten. Om die circulaire economie te stimuleren, kan ik mij voorstellen dat daarvoor een laag btw-tarief komt, maar ik weet niet in hoeverre dat vastzit aan Europese regelgeving.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
De btw-tarieven liggen op het terrein van staatssecretaris Wiebes. Ik wil mij er niet aan wagen of ik daar voor de behandeling van het Belastingplan antwoord op kan geven. Ik denk dat het goed is als u zelf via de desbetreffende commissie laat vragen of dat al of niet tot de mogelijkheden behoort.

De **voorzitter**:
Ik zie nog een vraag van de heer Smaling.

De heer **Smaling** (SP):
Nog even over de inzet van I en M bij het energieakkoord. Er zijn twee zaken die ik onder de aandacht van de minister wil brengen. Het ene is de inpassing van wind op land. Ik constateer toch dat I en M daar redelijk onzichtbaar bij is. We hebben het daarover met de minister van Economische Zaken, die daarover aanvaringen heeft met de drie noordelijke provincies, die op een gegeven moment bij de rechter terecht zijn gekomen. Als het gaat om gebiedsprocessen, inpassing, draagvlak creëren, mensen ook wat compensatie bieden, mis ik de minister, niet alleen persoonlijk, maar gewoon de kennis bij I en M.

Het tweede punt is natuurlijk de Urgenda-uitspraak, die ons noodzaakt om de CO_2-uitstoot nog veel verder te verlagen dan — om maar jargon te gebruiken — het basispad. Zo komt de discussie op tafel te liggen wat we met al die kolencentrales gaan doen. Daar moet u wel wat van vinden, mevrouw de minister.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Laat ik beginnen met de windmolens. Wij zijn inderdaad verantwoordelijk voor de structuurvisie, dus voor waar we die windmolens zouden kunnen plaatsen als we ook kijken naar de concurrentie met alle andere activiteiten die we in die ruimte willen hebben. Wij proberen dat natuurlijk samen met de provincies goed vorm te geven. Ik ben in het begin zelf aanwezig geweest bij de overleggen met de provincies over nut en noodzaak en bij het maken van de afspraken over de hoeveelheid megawatt. Dat waren altijd goede overleggen, waarin wij juist hebben geprobeerd om de verantwoordelijkheid voor de keuze van de locaties bij de provincies te leggen, zodat wij minder centralistisch waren en de lokale en regionale discussie meer ruimte zouden

geven. Maar dit is altijd wel een beetje een "not in my backyard"-onderwerp. Wij hebben daar dus altijd bij gezegd dat wij van rijkswege in staat zijn om de rijkscoördinatieregeling op te leggen, waarmee we in een wat dwingendere variant zitten.

U vraagt mij of ik in staat ben om dit soort gebiedsprocessen te doen, omdat wij dat al veel langer doen dan EZ. Wij doen daar zeker wat mee. Wij leveren mensen aan EZ om te helpen of om te adviseren als EZ daarom vraagt, en soms ook ongevraagd. Volgens mij heb ik daarmee genoeg gezegd over mijn persoonlijke betrokkenheid en die van de ambtenaren die verstand hebben van dit soort gebiedsprocessen. Eerlijk gezegd denk ik dat dit in de komende tijd alleen maar meer moet worden, omdat het steeds complexer wordt. Als we in een vol land als Nederland zo veel verschillende dingen willen realiseren, zullen we erg goed met onze omgeving moeten communiceren en bekijken hoe we draagvlak verwerven zonder de belangen uit het oog te verliezen.

U vroeg ook nog over Urgenda. Volgens mij heeft het kabinet al een paar keer geantwoord op vragen daarover. Wij hebben gezegd welke stappen we gaan zetten. Aan de ene kant is er al hoger beroep aangetekend, dus ik wil er niet al te veel over zeggen. Aan de andere kant heeft het kabinet gezegd dat we nu gewoon doorgaan met de ambities die er al waren en dat we, waar mogelijk, extra dingen gaan doen.

De heer **Smaling** (SP):
Ik kan me voorstellen dat de minister zich op het punt van de CO2-uitstoot nog even moet laten bijspijkeren, dus dat gun ik haar. Maar over het andere punt moet ik toch zeggen dat ik vind dat I en M stevig bij de papierwinkel betrokken is geweest, tot de structuurvisie Wind op land er lag. Ik heb daarvoor nog Jimi Hendrix aangehaald, die eigenlijk "The Wind Cries Melanie" had moeten schrijven in plaats van "The Wind Cries Mary". Maar daarna heb ik de minister niet meer gezien. In Drenthe zijn er heel grote problemen, wat ook de minister niet zal zijn ontgaan. In Groningen is er zelfs geen voorkeursvariant gekozen. In Friesland zijn er weer andere problemen, variërend van dorpsmolens tot de vraag waar de grote parken moeten komen. In de Noordoostpolder is het op het oog redelijk opgelost door de dorpen in de periferie van Emmeloord deels te compenseren, al weet ik niet of dat tot de voldoening van de mensen daar is gebeurd. Maar er is dus echt sprake van een heel groot ruimtelijkeordeningsprobleem, dat in den brede heel veel weerstand tegen duurzame energie veroorzaakt. Dat moeten we niet willen. Ik vind dat het ministerie van deze minister daar een veel grotere rol bij zou moeten spelen dan het nu doet. Daarom vraag ik de minister of zij dat gaat doen en, zo ja, hoe.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik heb al eerder gezegd dat ik met liefde onze kennis ter beschikking wil stellen. Ik wil ook met liefde zelf aanwezig zijn bij de debatten daarover, maar ik word niet uitgenodigd bij de commissie voor EZ. Wij hebben wel allemaal onze eigen verantwoordelijkheid. Ik maak heel veel structuurvisies: ik maak structuurvisies voor dingen waar ik een inhoudelijke verantwoordelijkheid voor heb, maar ik maak ook structuurvisies voor zaken waarvoor andere ministeries een inhoudelijke beleidsverantwoordelijkheid hebben. Ik ben graag bij elk debat over inhoudelijke onderwerpen aanwezig, als men mij dat vraagt. Ik wil ook graag uitleggen waarom zaken in de ruimte op een bepaalde manier zijn vormgegeven. Eigenlijk zegt u, en ik zeg het maar even zwart-wit: ik denk dat u het leuker doet dan uw collega, dus waarom doet u het niet? Ik denk niet dat wij op die wijze werken. Wij stellen kennis beschikbaar als daar behoefte aan is. Ik zie dat EZ zelf ook steeds meer in interactie is met de omgeving. Het moet dat ook; kijk naar het gasdossier, kijk naar het windmolendossier. Dat is mijn antwoord op uw vraag.

Ik zei al dat ik zal ingaan op een aantal vragen over uitstoot en luchtkwaliteit. Mevrouw Cegerek, mevrouw Van Veldhoven en mevrouw Van Tongeren hebben vragen gesteld over het NSL. Ik begin met een korte reactie op de opmerking van mevrouw Van Tongeren over de ontwikkeling van de luchtkwaliteit. Zij vroeg mij om wat meer over de afgelopen 25 jaar te vertellen. De stikstofuitstoot door verkeer en vervoer is sinds 1990 praktisch gehalveerd. Die van het wegverkeer is zelfs meer dan gehalveerd. De fijnstofuitstoot door verkeer en vervoer is ruim gehalveerd. De fijnstofuitstoot van het wegverkeer is zelfs met 75% afgenomen. Er hebben dus enorme verbeteringen plaatsgevonden. Ik gaf al eerder in het debat aan dat de CO_2-uitstoot door het wegverkeer sinds 1990 is gestegen, maar in de laatste jaren is de groei gestopt en is er een lichte daling. Zoals ik al zei, op dit gebied is zeker nog ambitie nodig om dit verder te verbeteren.

Dat die daling er is op verschillende vlakken, komt vooral door de strengere Europese eisen aan auto's en door het fiscaal stimuleren van zuinige auto's. Binnen het NSL-programma hebben we hierdoor op bijna alle punten de problemen met de luchtkwaliteit kunnen oplossen. Toch is het verstandig om door te gaan met het NSL. Mevrouw Cegerek en andere woordvoerders hebben hiernaar gevraagd. In de steden zien we namelijk nog wel een aantal concrete problemen. Als vervolg op het NSL is er met zeven grote gemeenten een actieplan gemaakt. De Kamer zal dat plan de komende maand ontvangen. Op die plekken doen zich nog specifieke problemen voor.

Mevrouw Cegerek vroeg naar de meetcapaciteit van het RIVM. Gezien de data die we hebben, denk ik dat we de luchtkwaliteit in ons land heel goed in beeld hebben. Ook na afloop van het NSL zal de luchtkwaliteit nog steeds goed gemonitord worden. Mevrouw Cegerek maakte zich daar zorgen over. De manier waarop we dat doen, is afhankelijk van de beschikbare technieken. Er komen steeds meer andere technieken op de markt. Gelukkig worden de technieken door innovaties steeds sneller en efficiënter. Je ziet zelfs dat er veel privé-initiatieven zijn op dat vlak. We gaan er in ieder geval mee door.

Mevrouw Mulder, mevrouw Dik, de heer Hoogland en mevrouw Van Tongeren hebben vragen gesteld over normen voor dieseluitstoot. Ik zie dat mevrouw Van Veldhoven een vraag heeft.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Wellicht geheel tegen de verwachting van de minister in ga ik haar geen vraag stellen over de dieseluitstoot. Ik had er in mijn spreektekst geen tijd meer voor, maar de collega's

hebben het eloquent waargenomen. Ik schaar mij geheel bij hun opmerkingen. Die discussie zullen we dus vervolgen. Ik heb nog een vraag over de luchtkwaliteit en het vervolg op het NSL. De minister zegt dat er actieplannen zijn met de zeven grote steden. We weten dat er buiten die grote steden ook grote problemen zijn, bijvoorbeeld bij tunnelmonden. Is de minister bereid om ook daarvoor geld beschikbaar te houden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Daar kan ik nu niet op antwoorden, want ik weet niet welk budget er nog is en hoe dit gealloceerd is. We bekijken nu vooral waar nog problemen zitten en wat we kunnen doen. Misschien zitten de tunnelmonden ook in dat actieplan met de zeven gemeenten. Dat weet ik eigenlijk niet. Ik kan het dus niet van tevoren toezeggen. Misschien kom ik er in tweede termijn op terug. Het gaat ons niet zozeer om die zeven steden, het gaat ons vooral om de vraag waar nog problemen zitten. Kunnen we die gericht aanpakken? Dat wil je eigenlijk voor de toekomst. Je hoort altijd allerlei verhalen over het slechtste jongetje van de klas, versus "we doen het toch zo veel beter". We doen het inderdaad heel veel beter. We hebben veel minder uitstoot dan in het verleden. We komen ook binnen de normen die we onszelf gesteld hebben. In Europa zijn echter ook landen waar men veel verder onder de norm zit. Die zijn echter minder dichtbevolkt, minder vol. Dat maakt het voor ons lastiger. We zijn niet zo vies, maar we zijn soms minder schoon dan andere. Maar ja, in zo'n land heb je een dorp, en dan een uur niks, een bos, en dan weer een dorp. Dat scheelt gewoon.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik zal de laatste zijn om te ontkennen dat het scheelt. Natuurlijk is dat zo. Toch heeft de Wereldgezondheidsorganisatie normen vastgesteld op basis van de luchtkwaliteit die je eigenlijk zou willen hebben, gebaseerd op wat de luchtkwaliteit doet met mensen die astma of longproblemen hebben. Dat zijn niet de Europese normen, maar is de minister bereid om na te gaan hoe we met quick wins dichter bij de WHO-normen kunnen komen? Dat de minister die niet als een absolute juridische grens gaat hanteren, begrijp ik, mede gezien haar schets van de problemen in een dichtbevolkt land, maar staat zij hiervoor open?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
De WHO kijkt vanuit één belang, het gezondheidsbelang en het is terecht dat zij daarvoor opkomt. Op Europees niveau hebben wij echter normen met elkaar vastgesteld. Zolang wij die normen hebben, is dat ons kader; daar moeten wij het mee doen. Als wij in totaliteit in Europees verband een andere norm willen, moeten wij dat regelen, maar ik heb nu geen indicatie dat wij zelf actief tot een andere, lagere norm willen komen, zoals die van de WHO. Mijn antwoord zou dus "nee" zijn. Mocht er in Europees verband een brede meerderheid zijn om het anders te doen — je kunt het immers niet in je eentje als land besluiten — dan komen we daar vanzelf wel achter.

Ik was gebleven bij de dieseluitstoot. Ik denk dat er vanuit Brussel inderdaad slecht nieuws is gekomen ten opzichte van de inzet die Nederland had. Het technisch comité heeft ingestemd met het voorstel van de Europese Commissie. Vanaf september 2017 mogen auto's op de weg 2,1 keer zoveel uitstoten als op de rollerbank. In 2020 gaat dat getal omlaag naar 1,5 keer zoveel. Nederland heeft als enige land tegengestemd omdat het vond dat dit niet ver genoeg ging. De Kamer heeft over dit onderwerp moties ingediend, dus zij kent de ambitie die zij meegegeven had. Wij vinden dat het voorstel niet streng genoeg is en dat het pas te laat wordt ingevoerd. Ik vind het dan ook heel jammer dat het zo gelopen is. Je merkt dat de landen met een grote auto-industrie een stevige lobby gevoerd hebben. Het is van belang om te melden wat de consequentie hiervan is, want in de krant werd het beeld geschetst dat er meer uitgestoten zou mogen worden dan daarvoor. De consequentie van de norm die nu is aangenomen, is dat nieuwe auto's vanaf 2020 niet meer dan 120 mg stikstof per kilometer mogen uitstoten. Dat is veel minder nog dan nu, want nu liggen de prestaties tussen de 400 en 500 mg stikstof per kilometer. De norm van 120 mg stikstof per kilometer halen we met bronbeleid. Er worden dus strengere eisen aan de bron gesteld. Er zijn geen extra maatregelen nodig, zo zeg ik tegen mevrouw Van Tongeren, die de snelheid weer eens omlaag wilde brengen. Dat is niet nodig. Het verbetert al een heel stuk. Het verbetert niet zo veel en niet zo snel als wij hadden gevraagd en gewenst, maar die verbetering zal in ieder geval wel plaatsvinden. We stonden hierin echt alleen. Zelfs Zweden was afgehaakt op dit punt.

Mevrouw Van Tongeren heeft ook gevraagd naar het meten van dieselemissies. In opdracht van het ministerie doet TNO regelmatig representatieve steekproeven bij vrachtwagens, bestelauto's en personenwagens voor diverse euroklassen. Over de Euro 5- en Euro 6-testen heb ik al iets gezegd. Op 83 meetpunten wordt over stikstofdioxide, NO_2, gerapporteerd op de website van het Landelijk Meetnet Luchtkwaliteit, waardoor kan worden vastgesteld of de berekende waarden overeenkomen met de praktijk. De huidige 83 meetpunten zijn meer dan voldoende om het praktijkbeeld te kunnen verifiëren.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ik heb nog een vraag over het vorige thema. Dat zat ik nog even te verwerken. Nederland heeft tegen het stikstofvoorstel gestemd omdat het hierover niet tevreden is, maar de situatie wordt er wel beter door dan zij nu is. Hoe zit dit dan precies? Als de situatie beter zou worden, zouden we voor stemmen, zou ik zeggen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Dat komt doordat deze Kamer aan de staatssecretaris had meegegeven dat het niet in 2017 maar in 2016 uitgevoerd moest worden. Wij hadden dus al gezegd dat het eerder moest plaatsvinden en dat er niet 2,1 keer zoveel uitstoot mocht plaatsvinden maar dat wij het getal 1,18 wilden hanteren. Dat hebben we ook ingebracht. Het is altijd een beetje moeilijk in zo'n Europese discussie. Of je zegt op een gegeven moment: ik ben tegen. Of je zegt: ik haal het niet, dus ik ga toch maar mee. We hebben hier gewoon een signaal mee willen afgeven. Uiteindelijk is het beeld in de krant dat het allemaal veel erger wordt. Ik probeer aan te geven dat dit niet waar is. De uitstoot wordt veel minder. Het wordt alleen niet zo veel minder als wij hadden gehoopt. Voorts moet het Europees Parlement er nu nog iets over zeggen. Dat zit volgens mij weer wat meer op de lijn van Nederland.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Beeldvorming. Dat komt hier vaker voor. Daar wilde ik het bij laten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
De heer Hoogland heeft gevraagd naar de mogelijkheid om uitstoot te meten bij de apk en de mogelijkheid om een toename van vervuiling te toetsen, te verbieden of te belasten. Sowieso mogen roetfilters niet illegaal verwijderd worden. Dat leidt tot meer uitstoot van schadelijke stoffen. De staatssecretaris heeft de Kamer in juli een onderzoek toegezegd. Zij heeft in het laatste AO ter voorbereiding van de Milieuraad toegezegd dat de Kamer in januari over de resultaten wordt geïnformeerd. Als die resultaten positief zijn, worden die meegenomen bij de invoering van de Europese apk-richtlijn. Dan weten we ook meer over de gevolgen voor de kosten van een apk en de milieuopbrengst. Op basis daarvan wordt een definitieve keuze gemaakt. Die zullen we uiteraard aan de Kamer voorleggen.

Dan ga ik over naar ruimte. Daarna spreek ik nog over de ILT en dan ben ik door mijn antwoorden heen. Ik kan eindeloos praten over ons ruimtelijk beleid. Er zijn altijd maar weinig Kamerleden die daarover vragen stellen, dus ik kijk alvast maar een beetje naar links. We hebben het afgelopen jaar met elkaar gesproken over het wetsvoorstel Omgevingswet. Dat was een goede en constructieve bespreking. Ik ben blij dat de Kamer het wetsvoorstel met een grote meerderheid heeft aangenomen. Dat was een belangrijke mijlpaal voor iedereen die bij het voorstel betrokken was.

Met die stemming is het werk echter niet af. Men weet dat ik nog naar de Eerste Kamer moet om te spreken over het wetsvoorstel. In het komend jaar wordt de Omgevingswet ook verder uitgewerkt in concrete vervolgproducten. Ik noem de vier AMvB's die heel belangrijk zijn voor alle partijen die straks met de wet moeten gaan werken. De uitwerking moet goed worden getest in de praktijk. Dat gebeurt ook al. In het komend jaar zullen de Kamer en ik hierover nog meerdere malen met elkaar spreken.

Intussen zijn we ook bezig met de Nationale Omgevingsagenda, die moet leiden tot een nationale omgevingsvisie. Zoals bekend, is die visie een vervolg op de Omgevingswet. Het is geen kabinetsnota over ruimte maar het is een inspirerend verhaal over de toekomst van de inrichting van ons land. Het is een verhaal dat gemaakt is voor en door alle mogelijke partijen die hier een belang bij hebben. Dat zijn overheden, maatschappelijke organisaties, burgers en bedrijven. Er zijn op dit moment al heel veel partijen aan de slag om daar hun bijdrage voor op stellen. Het leuke is dat je daardoor ook die verschillende belangen van natuur, energie, infrastructuur en dergelijke veel meer bij elkaar brengt, omdat je dat aan de voorkant in zo'n visie bij elkaar brengt. Daar ging een van de allereerste vragen in het debat ook over. Dat was een vraag van de heer Smaling.

Die nationale omgevingsvisie moet iedereen in staat stellen om zijn of haar eigen rol ook concreet in te vullen. De Nationale omgevingsagenda is ook bedoeld om ervoor te zorgen dat al die partijen ook daadwerkelijk een plek aan tafel hebben, zodat het ook een gezamenlijk maatschappelijk product is. In de Nationale Omgevingsagenda wordt ook ingegaan op ontwikkelingen en nieuwe opgaven die daaruit voortkomen. Het is mijn doel dat die Nationale omgevingsvisie er ligt op het moment dat de Omgevingswet in 2018 in werking treedt.

De heer Smaling heeft gevraagd of een jaarlijkse herijking van de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte nog nodig is om actueel te kunnen blijven en de koers te kunnen bepalen. Dat is naar mijn mening niet nodig. Zoals toegezegd aan de Kamer wordt die structuurvisie momenteel tussentijds geëvalueerd. Hierbij wordt ook vooral gekeken naar de wijze waarop deze sturing geeft aan de ruimtelijke ontwikkeling. Het Planbureau voor de Leefomgeving brengt elke twee jaar in beeld in hoeverre de doelen gehaald worden. Daar rapporteer ik dan over aan de Kamer, maar ik denk dat vooral in de nationale omgevingsvisie en ook in de Nationale Omgevingsagenda waarover ik zojuist sprak, wordt ingegaan op de nieuwe ontwikkelingen en de nieuwe uitgaven die daaruit voortvloeien. Dat document wordt op een gegeven moment overgenomen door zo'n agenda.

De heer Smaling stelde ook een vraag over de vermeende barrières in de wetgeving voor smart grids, buurtbatterijen en experimenteerzones. Zijn vraag gaat over duurzaamheid in de Omgevingswet. Dit speelt bijvoorbeeld rond het project in het kader van de Crisis- en herstelwet in Meppel inzake duurzaam bouwen. In het experiment wordt afgeweken van de regels uit het huidige Bouwbesluit. Het gaat om energieprestatienormen. Dit komt inderdaad in een AMvB onder de Omgevingswet. Daarin kunnen dit soort initiatieven een plek krijgen, zodat er meer ruimte is voor gemeenten om structureel duurzamer te bouwen. Die AMvB's zijn in ontwikkeling, maar het is mijn intentie om ze volgend jaar voor te hangen in het parlement, zoals u weet. Dan kunt u ze bekijken.

Dan kom ik op het toezicht door de ILT. Ook daarover is een aantal vragen gesteld. Ik ga niet het hele toezicht door de ILT hier 's avonds laat behandelen, maar ik wil er wel een paar opmerkingen over maken. Er is veel meer over te zeggen, maar ik zal op de vragen ingaan. Verscheidene Kamerleden, zoals mevrouw Van Veldhoven, de heer Smaling en mevrouw Van Tongeren hebben hun zorgen uitgesproken over de ILT, in de trant van: is er voldoende kennis? Kunnen ze hun taken aan? Is er niet te veel bezuinigd? Hoe zit het met de samenwerking met andere inspecties?

Ik ga eerst in op de vraag of er voldoende kennis is. Ik ga af en toe met de ILT mee op werkbezoek. Wat ik vaak aantref, zijn inspecteurs die al jarenlang in het veld werken en vaak alles weten. Als je een schip gaat inspecteren, worden je de oren van het hoofd gekletst over wat je daar allemaal tegenkomt, waar je op moet letten en hoe je dat moet doen. Er is dus heel veel stevige deskundigheid om tegenwicht te kunnen bieden aan de partij die wordt gecontroleerd. Er komen natuurlijk ook nieuwe mensen binnen, want zo'n organisatie moet ook vernieuwen. Zij zullen die kennis moeten opbouwen. Wat je dan vaak ziet, is dat zij met de wat oudere inspecteurs meelopen. Er moet altijd aandacht voor blijven bestaan dat je de opbouw van kennis goed doet, maar er is in ieder geval heel wat kennis aanwezig. Er zitten vooral veel vakmensen; het is minder een managementclub en veel meer een vakclub.

Kan de ILT de taken aan? In principe wel, maar wat ik soms zie, is een scheefheid in waar je op zou willen controleren en waar je op controleert. Dat heeft ook te maken met bij-

voorbeeld Europese eisen, op grond waarvan je 25% van de scheepvaart moet controleren, terwijl de inspectie zelf denkt: het hoeft niet per se, en ik zou graag wat meer willen doen op een ander vlak. Maar ja, men heeft daar dan al mensen op zitten. Het blijft iedere keer zoeken naar waar je je prioriteiten wilt leggen. Prioriteiten kunnen soms veranderen. De Kamer gaf dat zelf ook aan: als een onderwerp hot is, vraagt de Kamer soms in één keer om daar meer en ergens ander minder op toe te zien. In principe kan de inspectie de taken aan, maar soms moet je een beetje schuiven om de dingen te kunnen doen die je het allerbelangrijkste vindt. Soms kaarten wij in Europees verband aan of zaken wel op een bepaalde manier moeten worden ingevuld, of dat wij het anders kunnen doen. Wij vinden risicogericht toezicht bijvoorbeeld veel interessanter dan een percentage.

Er is ook gevraagd om de bezuinigingen op de ILT terug te draaien. Ik zie op dit moment geen aanleiding om ze terug te draaien. De ILT vangt de bezuinigingen van de kabinetten-Rutte I en II op door zo veel mogelijk te voorkomen dat het primaire inspectieproces onder druk komt te staan. Wij streven vooral naar reductie bij de stafdirecties en de overige ondersteunende functies. Wij proberen slim om te gaan met de inzet van mensen en middelen door een andere werkwijze. Ik noem als voorbeeld de convenanten of de samenwerking met andere inspecties, die overigens wel goed verloopt. Verder noem ik de digitalisering en uniformering van het toezicht.

De heer Van Helvert had nog een specifieke vraag, namelijk hoe wij ervoor kunnen zorgen dat de ILT in de werkmodus wordt gezet en niet te veel vragen over passagiersrechten wegzet. Welnu, de ILT staat altijd in de werkmodus. Ik ken de mensen daar als hardwerkend. Zij voeren hun taken naar beste weten en kunnen uit, ook als het gaat om klachten over passagiersrechten. De ILT behandelt en onderzoekt ook individuele klachten van passagiers en geeft ook een oordeel over het al of niet terecht zijn van een klacht van een passagier. Het aantal klachten dat de ILT ontvangt, laat sinds een paar jaar een dalende trend zien, maar de ILT geeft ook aan dat terechte klachten tot dusverre in alle gevallen hebben geleid tot uitbetaling van compensatie. Er is vaak discussie geweest over de wijze waarop de verordening op de passagiersrechten geïnterpreteerd moet worden als er sprake is van buitengewone omstandigheden. Onlangs heeft het Europese Hof van Justitie daar duidelijkheid over geboden. De ILT zal met onverminderde inzet blijven toezien op de naleving van de verordening. Daartoe voert zij onder andere inspecties uit op luchthavens en bij luchtvaartmaatschappijen.

De heer Van Helvert refereerde aan zijn eerder ingediende en niet aangenomen motie waarin werd gevraagd om de rol van de ILT voor te leggen aan een onafhankelijke instelling, om lering te kunnen trekken en fouten in de toekomst te kunnen voorkomen. Volgens mij ging dat om de scheiding van functies en heeft de staatssecretaris toentertijd geantwoord dat binnen de ILT de scheiding van functies en rollen inmiddels voldoende onafhankelijk van elkaar is geborgd.

Ook in het kader van de Fyra-enquête zijn er opmerkingen gemaakt over de ILT. Ik denk dat wij die goed moeten bestuderen en die te zijner tijd moeten beantwoorden.

Ik heb nog twee nagekomen vragen, maar misschien gaat de vraag die mevrouw Van Veldhoven nu wil stellen specifiek over de ILT.

De **voorzitter**:
Wij gaan het vragen aan mevrouw Van Veldhoven.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Inderdaad heb ik nog een vraag over de ILT. De ILT is afhankelijk van het budget dat zij van het ministerie krijgt voor de uitvoering van haar taken. Als er minder budget is, kunnen er minder taken worden uitgevoerd. Natuurlijk mag er gekeken worden naar efficiënter werken — dat geldt voor elke organisatie — maar uiteindelijk is de vraag of hetgeen wij van de ILT vragen nog realistisch is, gelet op de middelen die wij de ILT geven. Er gaat nu ongeveer 60 fte weg bij de ILT, terwijl wij nog vóór de Fyra-enquête sowieso al vijf extra taken bij de ILT hebben neergelegd. Ik maak mij daar zorgen over. De ILT is een belangrijke organisatie. Ik heb alle waardering voor de inzet en de kwaliteit van de mensen daar, maar laten wij er wel voor zorgen dat wij de organisatie voldoende in staat stellen om ook de nieuwe taken uit te voeren, mede gelet op de conclusie in het Fyra-rapport dat er bij de ILT misschien meer inzet nodig is, nog los van de overige conclusies in het rapport. Is de minister bereid om een externe partij te laten kijken naar het aantal mensen bij de ILT, gerelateerd aan de plannen die men heeft voor andere vormen van toezicht, en vervolgens te bezien of mensen, middelen en ambities voldoende met elkaar in overeenstemming zijn, dan wel dat er wellicht sprake is van budgetspanning?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik ben het ermee eens dat je, als je minder geld hebt, taken moet schrappen. Dat is ook mogelijk. Er kan best iets bij komen, maar je kunt er dan ook iets afhalen. Ook daarover moet de Kamer het eens zijn. De Kamer krijgt vaak wel te horen wat er meer moet, maar niet wat er minder kan. In het kader van de bezuinigingen heb ik de Kamer soms zaken genoemd die ik niet meer ging doen, maar dat leidde altijd tot discussie. Daarnaast kan de ILT intern bekijken of ze dingen slimmer, efficiënter en verstandiger kan uitvoeren. Ik heb al gezegd dat wij hebben geprobeerd de bezuinigingen vooral in de managementlaag en bij de ondersteunende functies vorm te geven en niet zozeer bij de inspectiefuncties. Ik zou niet zo snel kiezen voor een externe partij. Ik ben altijd bereid om eerst zelf een analyse te maken. Eens in de zoveel tijd stellen wij ook de vraag: kunt u nog waarmaken wat wij van u vragen? Natuurlijk wil men altijd meer ruimte — ook de Kamerleden zouden misschien meer persoonlijke ondersteuners willen hebben om hun werk te doen — dus je moet daar goed naar kijken en een goede afweging maken. Ik vraag de organisatie om ook zelf die afweging te maken en mij te waarschuwen als zij denkt dat een goede uitvoering van de taken niet meer mogelijk is en dat zij op glad ijs gekomen is. Het laatste heb ik tot nu toe niet terug gekregen. Ik wil die vraag opnieuw bij de ILT neerleggen. Laat ik daarmee beginnen. Ik vind dat de organisatie het eerst zelf moet doen. Als de Kamer dingen hoort en daar discussie over wil hebben, dan is dat prima. In principe is het allereerst een kwestie van bedrijfsvoering, maar als de Kamer daarover wil spreken, dan vind ik dat prima. Ik zou echter niet zo snel beginnen met een externe partij. Dat zou

ik alleen doen als de Kamer op dat moment het gevoel heeft dat het niet klopt of niet werkt.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Het lijkt mij nu juist interessant om een paar onafhankelijke ogen van iemand die zelf niet betrokken is bij het bepalen van de beleidsprioriteiten of bij het vormgeven van het budget dat de instantie in kwestie krijgt, met een frisse blik te laten kijken. Laat die advies uitbrengen aan de minister over de manier waarop zij hiermee om zou kunnen gaan en of het nog reëel is, zeker ook in relatie tot de nieuwe taken die er nu bij komen en de conclusies die door de Fyra-enquêtecommissie zijn geformuleerd. Vandaar mijn vraag.

Het hoeft niet per se een grootschalig extern onderzoek te zijn. Laat iemand anders dan degene die de ILT dagelijks aanstuurt, ernaar kijken om te bezien of taken en middelen nog met elkaar in overeenstemming zijn. We hebben allemaal belang bij een goede inspectie, die goed is uitgerust om haar werk te doen. We mogen ook van iedereen vragen om efficiënter te werken en te kijken wat er aan taakstelling kan worden gerealiseerd. Dat moeten we allemaal doen, maar als de minister aan mij zou vragen of ik extra ondersteuning wil, zou ik zeggen ja. Misschien ben ik dan ook niet de aangewezen persoon om dat te vragen als we moeten kijken wat in het algemene belang het beste is. Vandaar mijn suggestie aan de minister: laat een paar ogen met frisse blik in ieder geval meekijken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Als ik aan een externe zou vragen of de Kamerleden extra ondersteuning zouden moeten krijgen, zou een externe ook zeggen: ja, want Kamerleden hebben natuurlijk relatief beperkte ondersteuning. Alleen, de Kamer heeft een beperkt budget, dus u zult het moeten doen met het budget dat u hebt. Dat is het risico van externen die geen rekening houden met beleid. Andersom denk ik dat je ook in beleid goed kunt zeggen waar je je prioriteiten wilt leggen. De inspectie moet uitvoeren wat het beleid vraagt. Dat kan Europees beleid zijn of het kan nationaal beleid zijn. Daarom is die betrokkenheid ook zo van belang. Het is niet alleen kijken wat je hebt en wat je zou willen. Het is ook kijken of je, als je ergens een krapte ziet, ergens anders iets minder kunt doen en of je dat ook beleidsmatig vorm kunt geven. Soms zijn dingen beleidsmatig vastgesteld, een bepaalde percentage controles bijvoorbeeld, en soms is er vrijheid. Dat is de reden waarom ik zeg: laten we er eerst intern naar kijken. Als het iemand moet zijn die intern onafhankelijk is, omdat die niet direct bij de ILT werkt, ook prima. Wij doen dat ook al regelmatig. Ik moet even kijken wie dat überhaupt al doet. Natuurlijk letten we altijd op wat we willen, wat we moeten en wat we hebben aan budget en of dat nog bij elkaar past. Daar kijk ik eerst naar. Onafhankelijke ogen in de eigen organisatie vind ik ook prima, maar probeer te voorkomen dat er een soort rapport wordt geschetst van ... U snapt allemaal wel wat ik bedoel.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Voorzitter. Mag ik wat coulance vragen?

De **voorzitter**:
Nee, die heb ik net ook niet toegestaan aan een collega, dus helaas.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Even terug. We hadden het erover of er voldoende kennis is bij de ILT. Dat was de vraag. Daarop antwoordt de minister met: ik heb daar mensen zien werken die echt verstand van zaken hebben. Natuurlijk werken daar mensen die verstand van zaken hebben, maar het gaat mij om het grotere geheel. Waar wij ons zorgen om maken, waar veel partijen zich zorgen om maken en wat ook de enquêtecommissie zegt, is: daar zit iets structureel niet goed. Wij kunnen dat allemaal wel gaan bestuderen en we kunnen wel zeggen dat we ermee bezig zijn en dat de mensen bij de ILT zo hun best doen. Dat geloof ik allemaal wel en dat is ook goed, maar het gaat hier wel om de veiligheid! Je zou hier per direct aan moeten beginnen. Het idee van een externe partij vind ik helemaal niet zo gek. Dat was ook mijn eerste motie na mijn aantreden als Kamerlid: laat eens kijken door een externe partij wat daar sowieso al beter moet, wat per direct quick wins kunnen zijn in het oplossen van veiligheidsproblemen. Dat gevoel van urgentie — dat komt toch een beetje terug steeds — dat mis ik hier. Ik proef wat gelatenheid en mijn vraag is of de minister hierin in het kader van de veiligheid toch een wat actievere houding zou willen aannemen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik ben het niet eens met de conclusie van de heer Van Helvert, want hij zegt: die mensen zijn niet deskundig en dat gaat ten nadele van de veiligheid.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Nee, nee, dat is absoluut niet waar. Ik heb helemaal niet gezegd dat die mensen niet deskundig zijn. In brede zin is er weinig kennis bij de ILT aanwezig. Dat wil niet zeggen dat de individuele mensen die daar werken, niet deskundig zijn. Die zijn natuurlijk hartstikke deskundig. Dat wil ik hier even rechtzetten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik vraag me af hoe we in brede zin een probleem kunnen hebben als de individuele mensen deskundig zijn. Ik vind dat er bij onze organisatie goede mensen rondlopen en dat die goed weten voor welke taak ze gesteld zijn. Er zijn af en toe wisselingen, waardoor er soms kennis verdwijnt. Tegelijkertijd haal je echter ook weer nieuwe kennis binnen.

In de buitenwereld zal nog weleens worden gezegd: ja, ze komen nu mijn vliegtuig controleren — ik zeg maar even wat — maar ik vind dat ze er geen verstand van hebben, want ze hebben een kritische opmerking. Dat komt ook voor. Ik heb ook weleens mensen langs gehad die daar opmerkingen over maakten. Ik wil hier echter niet in algemene zin gezegd hebben dat de kennis bij de ILT te dun is. Zowel bij Rijkswaterstaat, bij de ILT als in onze beleidsorganisatie is kennis altijd een punt van aandacht. Daar moeten we ook op blijven sturen. Ik zie dat echter niet als een probleem. Ik vind de vraag belangrijker of wij voldoende menskracht hebben om de dingen te doen die we allemaal willen doen. Hebben we genoeg mensen en genoeg midde-

len om dat te kunnen doen en om onze controlerende en toezichthoudende taak goed waar te maken?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dan zou er kwantitatief te weinig kennis aanwezig kunnen zijn, in de vorm van menskracht.

Ik heb nog een vraag over de ILT en het vervoer van gevaarlijke stoffen. Vervoerders hebben grote problemen om uit te vinden waar zij moeten zijn als er iets gebeurt. Het hangt af van de gemeente waar het is gebeurd waar ze dat moeten melden. In hoeverre is de minister bereid om mee te werken aan het opzetten van bijvoorbeeld één landelijk meldpunt waar je incidenten bij het vervoer van gevaarlijke stoffen kunt melden? Ik vraag dat omdat bijvoorbeeld via de Brabantroute in de komende jaren steeds meer gevaarlijke stoffen over het spoor door binnensteden zullen worden vervoerd. Hoe kijkt de minister daar tegenaan?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Het lijkt mij helemaal geen gek idee om één punt te hebben waar je klachten of zorgen over dit soort dingen kunt melden, voor zover dat niet al bestaat. Dat zal ik even moeten navragen, dus daar kom ik in mijn tweede termijn op terug. Ik denk dat het sowieso verstandig is als overheidsorganisatie om zo veel mogelijk loketten te hebben en niet per regio allemaal verschillende mensen verantwoordelijk te hebben.

Er zijn nog twee vragen waarover ik had gezegd dat ik er later op terug zou komen of in tweede termijn. Dat doe ik maar meteen. Mevrouw Van Veldhoven vroeg waarom ik geld uit het Infrastructuurfonds heb gehaald voor basis-ICT. Het benodigde bedrag is via een overheidsbrede verdeelsleutel tot stand gekomen. Daar is bij de rijksoverheid en ook door gemeenten en provincies een bijdrage voor opgehaald. Ik heb ook mijn bijdrage geleverd. Ik kan me herinneren dat we die discussie hadden in de ministerraad, dat we er allemaal iets aan moesten doen. Als wij dan toch die basis-ICT belangrijk vonden, moesten we ook allemaal iets leveren. Naast hoofdstuk XII van de beleidsbegroting, zijn daarvoor ook het Infrastructuurfonds en het Deltafonds naar rato aangeslagen. Al die middelen staan nu op een aanvullende post bij Financiën waaruit grootschalige ICT-projecten worden gefinancierd. Ik ontvang daar zelf ook af en toe middelen uit. Dat is waarom het bijvoorbeeld bij het Omgevingsloket is weggehaald, omdat je het uiteindelijk weer terug wilt hebben. Zo heb ik bijvoorbeeld bij de begroting voor 2016 13,5 miljoen ontvangen voor het IT-systeem Maritime Single Window. We hebben dus allemaal wat moeten afstaan. Alle ministeries hebben dat ten laste van een aantal projecten gebracht die wat ook wat ons betreft iets met ICT-te maken hadden en hopen daar hetzelfde of misschien wel meer uit terug te ontvangen.

De andere vraag ging over de implementatie van de Omgevingswet. De Omgevingswet beoogt onder andere om besluitvorming beter en sneller te laten verlopen. Dat geldt uiteraard ook voor projecten die verband houden met water, wegen en spoorinfrastructuur. Het versnelt voorbereidende procedures en vergunningverlening en is dus ook kostenbesparend voor deze projecten. Het verdient zich dus terug in de projecten die ten laste van het fonds worden gebracht na invoering van de Omgevingswet. Wij hebben dus een deel uit het fonds gehaald om dat hierin te stoppen.

Dat waren de twee specifieke vragen die ik nog moest beantwoorden. Daarmee ben ik aan het einde gekomen van mijn beantwoording. Ik begon met te spreken over een positieve positie van Nederland op de internationale lijstjes. Het uitgangspunt is dat ons land goed bereikbaar, leefbaar en veilig gehouden moet worden. Het is duidelijk dat er nog steeds veel te doen is om die positie te behouden en te verbeteren. Ik ga daar graag met de Kamer volop mee aan de slag.

De **voorzitter**:
Hartelijk dank, minister. Ik zie dat de heer Bisschop nog wil interrumperen.

De heer **Bisschop** (SGP):
Deze interruptie is bedoeld om het indienen van een motie straks te voorkomen. Zij gaat over een punt dat wat wezensvreemd lijkt in dit verband, namelijk over de Technische adviescommissie van de Regeling ammoniak en veehouderij. Daarover heb ik een vraag gesteld. Het antwoord is keurig in de schriftelijke beantwoording opgenomen. De termijnen die daarin worden genoemd, lijken mij echter eigenlijk te veel uitgerekt. Het rapport waarover ik heb gesproken, dateert van augustus 2014. Pas in de loop van dit jaar zou er iets veranderen en pas in 2018 zou er iets worden afgerond. Is de minister bereid om er alles aan te doen om dit traject ten minste met een jaar te versnellen? De signalen die ons vanuit het veld bereiken over de wijze waarop deze commissie werkt, zijn namelijk echt deprimerend.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Voor mij was het ook een wat wezensvreemde vraag toen de heer Bisschop hem stelde. Ik moest ook even opzoeken wat de Technische adviescommissie van de Regeling ammoniak en veehouderij is. Ik dacht: de heer Bisschop zit met zijn vraag bij de verkeerde commissie, maar wij bleken er inderdaad wel over te gaan. Ik heb begrepen dat al in het jaar 2015 die professionalisering van dat systeem aan de orde is. Dat hoeft dus niet tot 2018 te wachten. Ook komt er een betere scheiding tussen het beleidsdepartement en de uitvoeringsorganisatie, wat waarschijnlijk ook al gewoon tot een verbetering zal leiden. Ik heb inderdaad ook begrepen dat er gezegd is dat die stappen worden gezet in de komende twee jaar. Ik durf nu niet te beloven dat het in 2017 klaar is, maar laat ik gewoon even navragen of dat tot de mogelijkheden behoort. De heer Bisschop weet immers dat ik altijd graag voorkom dat Kamerleden moties indienen. Ik zal dat dus nog even laten weten.

De heer **Bisschop** (SGP):
Volgens mij is het dan toch handig als ik straks die motie gewoon even indien. In haar reactie op die motie kan de minister dan melden of het wel of niet gaat lukken om het proces iets te versnellen. Dan kan ik de motie daarna alsnog intrekken. Ik hoop dan maar dat ik dat inderdaad kan doen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Dat is goed. Ik keek al even naar de ambtenaren achter in de zaal, maar ook zij kunnen volgens mij niet zeggen of dit in 2017 al kan. Dit is iets te gedetailleerd. Ik kom er zo snel mogelijk op terug.

De **voorzitter**:
Hartelijk dank, minister.

De vergadering wordt van 23.07 uur tot 23.10 uur geschorst.

De **voorzitter**:
Wij gaan verder met de tweede termijn van de Kamer. Het woord is aan de heer Smaling.

☐

De heer **Smaling** (SP):
Voorzitter. Ik heb weinig geïnterrumpeerd omdat ik dacht dat ik de tweede termijn wel kon gebruiken. Dat is een beetje dom. Ik moet immers tempo maken, want anders dupeer ik de collega's na mij. Ik begin snel met de moties. Ik heb de behoefte om een motie in te dienen over de NS en ProRail. Ik wil het Fyra-debat niet vervroegen, maar als ik alles bij elkaar optel — de Limburgkwestie met NS en de aanhoudende problemen met ProRail — vind ik het de moeite waard om de volgende motie in te dienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat zowel NS als ProRail onophoudelijk en vaak negatief in het nieuws is;

van mening dat dit zeker voor een deel te maken heeft met het destijds verzelfstandigen en splitsen van deze organisaties;

constaterende dat de Eerste Kamer in 2012 een parlementair onderzoek heeft uitgevoerd waarin wordt geconstateerd dat de consequenties van veel verzelfstandigingen en privatiseringen niet goed doordacht waren;

verzoekt de regering, opties te verkennen en consequenties door te rekenen voor het samenvoegen van NS en ProRail om er vervolgens weer een staatsbedrijf van te maken onder leiding van bestuurders die gericht zijn op het algemeen belang,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Smaling. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 13 (34300-XII).

De heer **Smaling** (SP):
Mijn tweede motie gaat over de ILT. De SP heeft zich gevoegd onder een amendement van D66. Voor de zekerheid dien ik hierover de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) een loodzwaar en groeiend takenpakket heeft;

constaterende dat het budget van de ILT desondanks krimpt;

overwegende dat de parlementaire enquêtecommissie Fyra spreekt van een "minimalistische invulling van taken en verantwoordelijkheden";

overwegende dat ook vanuit het bedrijfsleven de behoefte bestaat goed inhoudelijk te sparren met ter zake kundige inspecteurs;

verzoekt de regering, taken van en budget voor de ILT beter met elkaar in overeenstemming te brengen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Smaling. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 14 (34300-XII).

De heer **Smaling** (SP):
Mijn laatste motie gaat over asbest. Daar is niet meer over gesproken, want op zich is daarop schriftelijk prima gereageerd. Toch zit ik nog een beetje te zoeken. Ik denk aan een amendement. Op zich is de inspanning substantieel, namelijk 75 miljoen voor de komende jaren, maar wellicht moet die toch worden verhoogd. Ik ben namelijk bang dat wij de deadline van 2024 voor de daken niet gaan halen en dat met name boeren in de problemen gaan komen. Het amendement is er nog niet. Het is een beetje traag, maar wij hebben nog wat tijd. Voor de zekerheid dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat asbest nog altijd een groot milieu- en gezondheidsprobleem vormt;

constaterende dat verschillende provincies het probleem van asbestsanering voortvarend willen aanpakken;

constaterende dat het ministerie van I en M in overleg wil treden met betrokken partijen zoals de Vereniging van

Nederlandse Gemeenten (VNG), LTO, Verbond van Verzekeraars, Bouwend Nederland en woningcorporatiekoepels;

verzoekt de regering om bij dit overleg ook het Interprovinciaal Overleg te betrekken en de voortrekkersrol van de Gedeputeerde Staten van Limburg en Overijssel te belonen met een tempoversnelling die ertoe leidt dat de saneringsdoelen voor 2024 realistisch worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Smaling. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 15 (34300-XII).

De heer **Smaling** (SP):
Over afval had ik ook een motie, maar die dien ik niet in omdat de schriftelijke beantwoording adequaat is. Over Dordrecht had ik eveneens een motie in voorbereiding. Die dien ik ook niet in, maar ik vraag de minister wel om in tweede termijn nog even te bevestigen dat haar zorg over de bereikbaarheid van station Dordrecht net zo groot is als die van mij en bijvoorbeeld de heer Hoogland.

Dank voor de toelichting op de motie-Smaling/De Boer. Daar zijn wij beiden blij mee. Over klimaat en ETS komen wij nog te spreken.

Ik heb mevrouw Visser nog beloofd een reactie te geven op wat zij mij voor de voeten heeft geworpen. Ik heb het echt niet kunnen vinden dat de SP een enorme belastingverhoging voor de transportsector in de tegenbegroting heeft staan. Sterker nog, wij draaien de accijnsverhoging op diesel terug en komen daarmee de transportsector en de pomphouders in de grensstreken enorm tegemoet. Wij hebben de accijnzen in de grensstreek niet verhoogd. Dat heeft de VVD gedaan. Ik weet verder niet waar mevrouw Visser op duidt. Ik kan dat niet vinden.

☐

Mevrouw **Visser** (VVD):
Voorzitter. Ik zal daar vast nog een keer een debat over voeren met de heer Smaling. We hebben maar een beperkt aantal interrupties, maar ik wil toch zeggen dat de SP de motorrijtuigenbelasting voor vrachtwagens verhoogt. Die wordt daardoor vierenhalf keer zo hoog als nu.

Ik dank de minister en haar ambtenaren voor de beantwoording tijdens deze begrotingsbehandeling. De minister doet dat niet alleen. Achter haar staan mensen die haar helpen om alle moeilijke vragen te beantwoorden. Ik dank hen voor de beantwoording en voor het feit dat zij die op korte termijn hebben voorbereid. Ik dank de minister ook voor de toezeggingen die zij heeft gedaan. Zij heeft toegezegd om te kijken naar een nieuwe manier om te innoveren binnen het ov-systeem. Ik heb haar gevraagd om niet alleen te kijken binnen de kokers van het ov, maar ook breed daarbuiten. Kijk bijvoorbeeld naar de taxi. Maak de experimenteerruimte die wij hebben gecreëerd breder, ook het komende jaar. Mijn collega, mevrouw De Boer, zal daar vast op terugkomen tijdens de verschillende ao's die daarover de komende periode nog worden gehouden.

Op een aantal andere onderwerpen die de minister heeft aangekaart, komen wij terug tijdens het komende MIRT-overleg. Wij hebben het dan bijvoorbeeld over de vragen hoe je de spitsstroken beter zou kunnen benutten op een aantal plekken en hoe je de bereikbaarheid van Schiphol zou kunnen verbeteren. We hebben het dan ook over een aantal zaken rondom het goederenvervoer die hier kort aan de orde zijn gekomen. Om te bekijken of ik de minister goed heb begrepen, stel ik twee specifieke vragen daarover. Mijn eerste vraag gaat over de hinder bij de sluizen bij Twente. Kan in de aanbesteding die nu plaatsvindt, niet alleen worden gekeken naar een hinderbeperking voor 16 uur per dag, maar ook naar een hinderbeperking voor 24 uur per dag? Ik denk dat dat voor een flink aantal ondernemers daar in de buurt een slok op een borrel zal schelen. Mijn tweede vraag gaat over iets wat wij hebben gehoord. Klopt het dat een nieuwe deur veel goedkoper is dan het onderhoud van een bestaande deur? Het is een specifieke vraag. Wellicht kan de minister daarop terugkomen bij het volgende MIRT-overleg.

Datzelfde geldt voor de gebruiksvergoeding op het spoor. Wij hebben de beantwoording van de minister gelezen. Het is goed dat er in samenspraak met de betrokken partijen wordt gekeken naar een stabiele prijsontwikkeling. Wil de minister daarbij kijken naar de Europese verordening die ruimte biedt voor de ingroeiregeling, om een enorme kostenstijging ineens te voorkomen? Wat ons betreft kunnen wij dan later bekijken of dat onderwerp nog ter sprake moet komen tijdens het MIRT-overleg.

Ik kom op de externe veiligheid. Dit punt kwam net ook naar voren tijdens een interruptiedebatje tussen de heer Van Helvert en de minister. Wij hebben daar vragen over gesteld, maar in de schriftelijke beantwoording zagen wij dat onze vraag verkeerd begrepen was. Ons bereiken juist geluiden dat Europese regels veel ruimer zijn geworden en dat wij die regels in Nederland eigenlijk veel strikter toepassen, waardoor een enorme regeldruk is ontstaan. Er is sprake van een woud van regels. Op de weg moeten allerlei borden worden toegevoegd. Er moeten allerlei verklaringen worden afgegeven. Wij hebben te maken met een woud aan regels en aan borden die eigenlijk niet nodig zijn voor Europa. Het is dus niet zo dat een en ander door Europa wordt opgelegd. Europa biedt ons veel meer ruimte dan wij in nationale wet- en regelgeving toestaan. Klopt dat en zo ja, is de minister dan bereid om het kapmes daardoorheen te halen en te bekijken hoe wij tot een wat hanteerbaardere invulling kunnen komen? Ik denk dat wij de vervoerders in Nederland daar een groot plezier mee zouden doen, ondanks het late tijdstip waarop ik hierom vraag.

Ik dien een aantal moties in, ondanks de toezeggingen die de minister heeft gedaan. We hebben het uitgebreid gehad over de zelfsturende auto en ITS en de ambities van de minister op dat gebied. De minister kan deze motie, die ik samen met de heer Hoogland indien, als een steuntje in de rug zien en vooral ook gebruiken om een concreet ambitieniveau voor volgend jaar te formuleren.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de ontwikkeling van zelfsturende auto's en Intelligent Transport systems (ITS) zeer snel gaat;

overwegende dat Nederland de ambitie heeft om koploper te zijn op het gebied van slimme mobiliteit;

constaterende dat wet- en regelgeving die nog te veel uitgaat van middelen in plaats van doelen, aangepast dient te worden om deze ontwikkeling te faciliteren;

constaterende dat ook de fysieke infrastructuur aanpassing behoeft om deze ontwikkeling te faciliteren en in aanbestedingen daartoe rekening moet worden gehouden met die nieuwe technologische ontwikkelingen;

verzoekt de regering, een inventarisatie te maken van en concrete voorstellen te doen (inclusief kosten en termijnen) voor de wijze waarop wet- en regelgeving en bestaande infrastructuur toekomstproof ingericht kunnen worden, en de Tweede Kamer hier voor de zomer over te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Visser en Hoogland. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 16 (34300-XII).

Mevrouw **Visser** (VVD):
We hebben het kort over de luchtvaart gehad, in ieder geval over Eindhoven Airport en de ambities in relatie tot Schiphol. De minister zei dat alle ins en outs op een ander tijdstip besproken dienen te worden. Wat ons betreft is dit een belangrijk onderwerp, ook in het kader van de rapporten die er nu liggen en de mainportagenda voor Schiphol, die begin 2016 moet worden vastgelegd. De minister gaf wel aan een vergelijking te doen, maar misschien moet daar nog een tandje bij. We hebben de benchmark van SEO, die op een aantal kostenaspecten Schiphol vergelijkt met een aantal andere luchthavens. We hebben diverse wet- en regelgeving in Nederland ingericht. Misschien is er nog ergens ruimte om daar nog specifiek naar te kijken. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat Schiphol als mainport van wezenlijk belang is voor de Nederlandse economie;

overwegende dat de internationale concurrentie tussen luchthavens en luchtvaartmaatschappijen onderling stevig is;

overwegende dat Schiphol deze concurrentiestrijd minder goed aankan wanneer het in vergelijking met zijn concurrenten te maken heeft met meer regels;

verzoekt de regering, het Adviescollege toetsing regeldruk (Actal) alle regelgeving die betrekking heeft op Schiphol te inventariseren en te vergelijken met de regelgeving waarmee de vier grootste Europese luchthavens te maken hebben,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Visser en Hoogland. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 17 (34300-XII).

Mevrouw **Visser** (VVD):
We hebben het uitgebreid gehad over de snelwegen en vooral over de snelheden daarop. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat 130 km/u de standaardsnelheid is op Nederlandse autowegen;

constaterende dat de snelheid op de A2 tussen Utrecht en Amsterdam nu varieert tussen 100 km/u en 130 km/u en dat wisselende snelheidslimieten onwenselijk zijn;

overwegende dat de A2 inmiddels bovenaan staat voor wat betreft de "boeteopbrengsten", mede door de onduidelijkheid qua wisselende snelheden op het traject zelf;

constaterende dat 130 km/u op het hele traject geen belemmeringen biedt voor de verkeersveiligheid;

overwegende dat aan de geldende wet- en regelgeving — luchtkwaliteit, geluid et cetera — dient te worden voldaan;

verzoekt de regering om op de A2, tussen Holendrecht en Maarssen, waar de trajectcontrole is, in beide richtingen de maximumsnelheid overdag en 's nachts zo snel mogelijk, maar uiterlijk medio 2016, gelijk te trekken naar 130 km/u met inachtneming van de wettelijke normen en voor dit project de extra investeringen te plannen en tevens om, vooruitlopend op het gelijktrekken van de maximumsnelheid, de snelheid beter aan te duiden met bijvoorbeeld matrixborden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Visser en Hoogland. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 18 (34300-XII).

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Het is altijd goed gebruik om wanneer je iets indient wat duidelijk geld kost, er een dekking bij te leveren. Wat is de

dekking hiervan, specifieker dan een speciaal potje dat is bedoeld om de bereikbaarheid in de drukste regio's te verbeteren? Welk concreet potje heeft mevrouw Visser in haar hoofd voor de dekking?

Mevrouw **Visser** (VVD):
U hebt net het debat met de minister gehoord, die duidelijk aangaf dat zij een principe-uitspraak van de Kamer nodig heeft omdat er een oude motie van de heer De Rouwe ligt uit 2011 waarin staat dat er geen geld beschikbaar mag worden gesteld. Deze motie bevat een principe-uitspraak. Er zijn voldoende potjes met geld, of dat Beter Benutten is of actieagenda's zijn. Ik kan er een aantal vinden. Wat ons betreft, is dit de principe-uitspraak waar de minister om heeft gevraagd in haar beantwoording in eerste termijn en kan zij nagaan of zij dit kan inplannen, inclusief de financiële middelen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Mevrouw Visser heeft het over Beter Benutten, maar dat is voor 2016 100% juridisch verplicht. Daaruit kan het dus niet komen. De VVD dient een motie in met een duidelijke, stevige, financiële consequentie zonder daarvoor de dekking aan te geven. Dat is niet zoals ik het van de VVD gewend ben. Is de VVD van mening dat er onbeperkt middelen uit het Infrastructuurfonds, dat al zo krap is en waarin zulke gaten zitten op beheer en onderhoud, gehaald mogen worden om 130 km/u overal mogelijk te maken? Of gaat het alleen om dit stuk?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik neem aan dat mevrouw Van Veldhoven zo meteen de motie kan lezen en kan zien dat het om de A2 gaat. Zij heeft net ook het interruptiedebat met de minister gehoord. De minister heeft aangegeven dat er duidelijk een principe-uitspraak nodig is omdat er een andere motie van deze Kamer ligt. Deze principe-uitspraak voor de A2 doen we dus bij dezen. De minister gaf aan dat zij dat beeld nog niet had, maar dat zij eraan gaat werken en ook gaat bekijken of zij dat geld beschikbaar kan stellen. Dat geld is te vinden.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Ik vind het eigenlijk een topmotie. Ik begrijp dat de dekking wel binnen de begroting van I en M plaatsvindt. Als ik de motie zo lees, die alleen voor de A2 bedoeld is, vind ik dat een topmotie. Ik zou deze zo willen ondertekenen, dus daar kunnen we misschien na de vergadering naar kijken, voordat we erover gaan stemmen.

Mevrouw Visser had het over een andere uitspraak van de Kamer. Ik weet niet of zij op de motie-De Rouwe doelt, maar die is totaal gedateerd en gaat over investeringen in 2011. Die zou totaal niet ter zake doende zijn voor deze situatie. Doelt zij op de motie-De Rouwe?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ja, dat heeft de minister ook in haar beantwoording aangegeven.

De heer **Van Helvert** (CDA):
Oké. Er is een discussie over opgetekend in het Brabants Dagblad. Daarin staat dat de motie-De Rouwe gaat over een exact bedrag van 41,5 miljoen voor specifieke, geplande uitgaven in 2011. Die motie doelt op die 41,5 miljoen, maar dat is nu niet aan de orde. Nu gaat het over iets heel anders. Het gaat ook niet over investeringen voor luchtkwaliteit, dus het is een andere motie.

De **voorzitter**:
En uw vraag is?

De heer **Van Helvert** (CDA):
Als ik zo naar de VVD luister, zijn wij het helemaal eens. Wij kunnen samen achter die motie van de VVD staan.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Dat is goed om te constateren. Ik heb de minister in haar beantwoording horen zeggen dat er een Kameruitspraak lag op basis van de motie waarover wij het nu hebben. U en ik waren daarbij allebei niet aanwezig, maar de minister heeft gezegd dat zij een principe-uitspraak nodig heeft van de Kamer om aan de slag te kunnen gaan, om ervoor te zorgen dat die snelheid zo snel als mogelijk op het A2-traject verhoogd kan worden. Ik ben blij met de steun van het CDA in dezen.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik ben blij met die motie om de snelheid eindelijk eens te verhogen op de A2. De minister heeft aangegeven dat zij een uitspraak van de Kamer wil. Bij dezen. De minister zei dat het ook de A4 zou kunnen betreffen, maar dat lees ik niet in deze motie.

Dan heb ik nog een tweede vraag aan mevrouw Visser. Zij omschrijft een traject op de A2. Is daarmee de hele A2 nu gedekt of zijn er andere stukjes waar je toch weer niet 130 km/u mag rijden? Geldt dat dag en nacht?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Het geldt dag en nacht en in ieder geval op het traject waar trajectcontrole is, want dat is ook waar de vijfbaanssnelweg is, zoals ik al zei. De A2 is heel lang, want die loopt helemaal door naar het zuiden van het land. Het geldt niet voor de hele A2, maar voor het stuk tussen Amsterdam en Utrecht, waar de trajectcontrole ook geldt.

De heer **Madlener** (PVV):
Dus het hele stuk Amsterdam-Utrecht wordt dag en nacht 130 km/u. Daar ben ik blij mee. Waarom niet ook de A4? De minister heeft gezegd dat zij daar ook graag 130 km/u wil. Dat was ook het uitgangspunt van het beleid. Waarom laat u dat dan achterwege?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Ik heb schriftelijke vragen gesteld over de A2 en over de A4. Ik heb de minister gevraagd om ook op de A4 te kijken wat dat betekent. Die vragen heb ik in juni en in augustus gesteld. U hebt ook gehoord dat de minister aan het uitzoe-

ken is wat dat betekent en dat zij een principe-uitspraak van de Kamer nodig heeft om daarmee aan de slag te gaan. Wat ons betreft wordt de eerste stap gezet bij de A2, want de irritatie zit met name op die A2. Het is bekend hoe de VVD in de discussie over 130 km/u zit. Ik denk dat ik daarbij ook de steun van de heer Madlener kan verwachten.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik constateer dat de VVD een uitspraak over de A2 vraagt, maar ik heb een bredere vraag. Staat de VVD nog achter het energieakkoord? In meerdere interrupties bij de minister heb ik geprobeerd aan te tonen dat er in het energieakkoord een forse opgave zit voor energiebesparing in het wegvervoer. Staat de VVD nog achter het energieakkoord of wordt dat vanavond door het Kamerlid Visser bij motie opengebroken?

Mevrouw **Visser** (VVD):
Mevrouw Van Tongeren dicht mij wel heel veel macht toe. Natuurlijk ga ik vanavond om bijna kwart voor twaalf niet hier in mijn eentje het energieakkoord om zeep helpen. Wij staan achter het energieakkoord en doen daar gewoon aan mee. Als deze snelheidsverhoging daartoe zou leiden, zou dat volgens mij hel en verdoemenis zijn voor heel Nederland, want dan kunnen we in heel Nederland wel gaan stoppen met autorijden. In het energieakkoord staan ambities. De transportsector heeft zich daar ook achter geschaard. De VVD heeft altijd gezegd dat bronbeleid de beste oplossing is. Dat blijkt ook uit de afgelopen jaren. Op dat gebied zijn er nog volop mogelijkheden. Ik heb gisteren een voorbeeld uit de transportsector genoemd: de Ecocombi, die zorgt voor minder CO_2-uitstoot. Ik ga ervan uit dat mevrouw Van Tongeren meehelpt om die te realiseren. We hebben in Europa nog een flinke opgave.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik ben in ieder geval blij dat de VVD nog steeds achter het energieakkoord staat. Ik hoor graag van de VVD hoe zij dieselgate en een hogere snelheid rijmt met de opgave om de uitstoot enorm te verminderen.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Voor de CO_2-uitstoot geldt dat we niet direct met snelheid de energieakkoorddoelstellingen gaan bereiken; misschien moet ik mevrouw Van Tongeren ook van die illusie afhelpen. Zoals zij weet, krijgen we het beste CO_2-rendement als we met zijn allen 80 km/u gaan rijden, dus ook in de binnensteden, en dan moeten we ook niet meer gaan remmen en optrekken. Laten we er met elkaar dus vooral voor zorgen dat die files verdwijnen. Ik denk dat dat de beste remedie is om de CO_2-uitstoot te verminderen. Ik denk dat mevrouw Van Tongeren mij dus gaat steunen.

En om die hele discussie over dieselgate nu weer te gaan opstarten, net nadat we hebben afgesproken om korte interrupties te plegen en geen nieuwe debatten te gaan voeren ... Volgens mij gaan we in de komende periode daar nadrukkelijk over spreken. Wij hebben gezegd dat die Real Driving Emissions tests heel belangrijk zijn. Wij hebben ook gezegd dat het bronbeleid heel belangrijk is. We kunnen de verschoning van het wagenpark zien. En kijk voor nog een voorbeeld naar de transportsector, waarin Euro 6 voor een ontzettende verschoning heeft gezorgd. Men laat dat daar zien in de praktijk. Volgens ons laat dit zien dat de autosector prima in staat is om ambities te hebben, om innovaties te leveren en om ons te helpen om die schone, groene groei te realiseren, die mevrouw Van Tongeren zo graag wenst.

Ik wil nu mijn laatste motie indienen. We hebben het kort gehad over onnodige regels. Als er nationaal een aantal regels worden afgesproken, zijn er lokaal een aantal dingen niet meer nodig. Ik heb het nu over de milieuzones. Ik wil daarover de volgende motie indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat diverse gemeenten op basis van het verkeersreglement zijn overgegaan tot de instelling van gemeentelijke milieuzones;

constaterende dat in de Autobrief 2 wordt gesteld dat het kabinet niet wil dat gemeenten hun toevlucht moeten nemen tot zwaar geschut als milieuzones;

overwegende dat gegeven het feit dat uitstootnormen op enkele plekken na overal worden gehaald, milieuzones overbodig zijn;

overwegende dat milieuzones daarmee vooral een last zijn voor burgers en ondernemers die niet weten waar ze met welke auto of bestelbus mogen rijden;

verzoekt de regering, de grondslag voor gemeentelijke milieuzones in het verkeersreglement op te heffen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Visser. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 19 (34300-XII).

De heer **Van Helvert** (CDA):
Voorzitter. Eerst iets over de boetes. We hebben het gehad over boetes op de autosnelwegen en over boetes in de bebouwde kom. Het CDA wil gemeenten ertoe verleiden om inwoners mee te laten kijken naar waar in hun buurt op snelheid moet worden geflitst. Zij kunnen dat dan melden bij de politie. Daardoor wordt de flitscapaciteit ingezet op de plekken waar dat nodig is. Wij roepen alle gemeenten op om dit bespreekbaar te maken in de driehoek burgemeester-officier van justitie-politie. Ik wil de minister vragen om met de gemeenten die dit initiatief oppakken, in gesprek te gaan en om de resultaten van dit initiatief te meten en te onderzoeken. Is de minister daartoe bereid? Ik zal hiertoe een motie indienen. Als daarop een toezegging van de minister komt, kan ik die motie gelijk weer laten vallen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat snelheidscontroles zinvol kunnen zijn om verkeerssituaties veiliger te krijgen;

overwegende dat burgers deskundig zijn ten aanzien van de beleving van verkeersveiligheid in hun woonplaats en daarom goed in staat zijn om aan te geven waar zij snelheidscontroles wenselijk achten;

verzoekt de regering, te onderzoeken hoe de beleving van verkeersveiligheid en de verkeersveiligheid zelf bevorderd kunnen worden als burgers locaties kunnen aandragen waar zij vinden dat de politie snelheidscontroles zou moeten houden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 20 (34300-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de A1 dit jaar consequent meerdere vermeldingen heeft in de file top 50;

constaterende dat de A1/E8 de hoofdverbinding tussen Amsterdam en Berlijn is en van groot belang is voor het internationale verkeer, maar ook voor het nationale en regionale verkeer;

constaterende dat de problemen bij knelpunten zoals Eemnes, Muiderberg, Hoevelaken, Barneveld, Deventer en Azelo-Buren, toenemen;

verzoekt de regering, voor de behandeling van het MIRT een plan aan de Kamer te doen toekomen over welke maatregelen op de korte termijn en middellange termijn mogelijk zijn om deze belangrijke verkeersader een stuk te laten zakken in de file top 50,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 21 (34300-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat files toenemen;

constaterende dat het investeringsvolume voor de aanleg van wegen de komende jaren de groei van de economie niet kan bijbenen;

verzoekt de regering, aan de hand van de economische groeiverwachting van het Centraal Planbureau in beeld te brengen hoe de files in de file top 50 de komende jaren groeien bij het thans voorziene investeringsvolume voor de aanleg van wegen en de Kamer daarover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 22 (34300-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de regering aandeelhouder is van KLM;

overwegende dat een gezonde KLM en een goed functionerend Schiphol van onschatbare waarde zijn voor de economie van Nederland;

constaterende dat de positie van KLM binnen de holding van KLM-Air France bedreigd wordt door de zwakke positie van Air France;

verzoekt de regering, proactief plannen te ontwikkelen teneinde de positie van KLM te verstevigen en daarbij verschillende acties en scenario's uit te werken en de Kamer daarover te informeren zodat bij veranderende omstandigheden vooraf uitgewerkte acties effectief ingezet kunnen worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 23 (34300-XII).

De heer **Van Helvert** (CDA):
Dan wil ik nog kort zeggen — gelukkig kan dat nog — dat ik begrijp dat de minister een aantal portefeuilles overneemt. Op een aantal punten mis ik toch het gevoel van urgentie. Denk aan het onderhoud van vaarwegen, het spoor, goederenvervoer en gevaarlijke stoffen. Er liggen echt grote uitdagingen. Ik mis het ook bij de KLM. Ik hoop echt en ik ga ervan uit dat de nieuwe samenstelling van minister en staatssecretaris met volle kracht vooruitgaat op die dossiers.

Mevrouw **Agnes Mulder** (CDA):
Voorzitter. Ik dien de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat voorkomen moet worden dat bij de uitvoering van de Real Driving Emissions-verordening er verschillen in interpretatie ontstaan bij het uitvoeren van testen op nieuwe modellen;

verzoekt de regering, er in Europees verband voor te pleiten om een toezichthoudende autoriteit op EU-niveau in te stellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Agnes Mulder, Van Veldhoven, Smaling, Dik-Faber en Van Tongeren.

Zij krijgt nr. 24 (34300-XII).

Mevrouw **Agnes Mulder** (CDA):
Allereerst dank ik de minister voor haar beantwoording. Het is toch een bijzondere situatie en ik vind dat zij het heel adequaat heeft gedaan. Ik dank ook haar medewerkers dat het op deze manier is gegaan.

Ik heb net een motie voorgelezen. Het CDA moet constateren dat de autofabrikant VW heel doelbewust de consument heeft misleid door te frauderen met de software over de uitstoot van zijn dieselmotoren. Daarmee heeft VW onze overheid en onze bevolking doelbewust bedonderd. Voor de toekomst willen wij dit gedrag van autofabrikanten indammen. Om de zweem van belangenverstrengeling te voorkomen is het volgens het CDA beter om het toezicht te beleggen bij een onafhankelijke autoriteit. Er is helaas toezicht nodig. De landen waar auto's gemaakt worden, mogen niet de vrije hand hebben om de testen uit te voeren of uit te laten voeren door de fabrikanten zelf. Zoals we nu zien, gaat dit fout. Net als het Europees Parlement eerder deze week hebben wij daar ook een aantal argumenten voor. Op dit moment is er helaas geen andere onafhankelijke instelling waar je dit kunt beleggen. Op dit moment zou de Commissie erop toe moeten zien, maar zoals helaas pijnlijk duidelijk is geworden, is dit volstrekt onvoldoende.

Ik heb nog een slotvraag en -opmerking. Als ik de beantwoording over de microplastics zo beluister, denk ik niet dat het ministerie op koers ligt met de lijn die de Tweede Kamer heeft gevraagd uit te voeren, namelijk om het gebruik van microplastics in cosmetica voor 2017 tot nul te reduceren. Sterker nog, mijn indruk is dat de motie niet wordt uitgevoerd. Ik zal daarover in december met de nieuwe staatssecretaris in gesprek gaan.

Mevrouw **Cegerek** (PvdA):
Voorzitter. Ook ik dank de minister voor haar antwoorden en toezeggingen. Ik dien de volgende moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat alle Nederlanders recht hebben op schone en gezonde lucht;

constaterende dat het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL) eindigt per 2017;

constaterende dat de Europese normen voor luchtkwaliteit niet op alle plekken in Nederland gehaald worden;

verzoekt de regering, een plan op te stellen waarbij stapsgewijs toegewerkt wordt naar een steeds betere luchtkwaliteit en waarin voldoende budget voor het RIVM beschikbaar is om gedegen en voldoende onderzoek uit te voeren naar luchtkwaliteit waarbij alle huidige meetpunten in stand kunnen blijven en indien nodig de hoeveelheid meetpunten wordt uitgebreid, dat ingaat begin 2017 wanneer het NSL eindigt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Cegerek en Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 25 (34300-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de overheid een voorbeeldrol vervult op het gebied van circulair inkopen;

constaterende dat de overheid als grote consument een belangrijke rol kan vervullen in de transitie naar een circulaire economie;

constaterende dat circulair inkopen door de overheid nu vooral incidenteel gebeurt;

constaterende dat de overheid 60 miljard euro besteedt aan duurzaam inkopen;

overwegende dat het een sterke stimulans voor het circulair inkopen zou zijn als een vast percentage hiervan minimaal aan circulair inkopen wordt besteed;

verzoekt de regering, ernaar te streven om 10% circulair in te kopen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Cegerek en Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 26 (34300-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er vele beleidsinitiatieven en samenwerkingsverbanden zijn die een soepele overgang naar een circulaire economie nastreven;

constaterende dat er onvoldoende sprake lijkt te zijn van één overkoepelend beleid en de initiatieven soms los van elkaar lijken plaats te vinden;

overwegende dat eenduidige afstemming essentieel is, zoals ook aanbevolen in de Voortgangsrapportage EU-pakket Circulaire economie;

verzoekt de regering, voor het algemeen overleg Circulaire economie te komen tot één overkoepelend programma voor de circulaire economie,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Cegerek en Remco Dijkstra. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 27 (34300-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het voor bedrijven die circulair willen ondernemen cruciaal is om betrouwbare informatie te hebben over de beschikbaarheid en kwaliteit van grondstoffenstromen, zodat het afval van het ene bedrijf makkelijker als grondstof kan dienen voor het andere bedrijf;

constaterende dat er in Nederland geen centrale plek is waar die informatie beschikbaar en uitwisselbaar is;

verzoekt de regering, te onderzoeken of een kennisbank voor grondstoffen kan dienen om de circulaire economie te bevorderen, bijvoorbeeld door het geven van advies en hulp aan ondernemers,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Cegerek en Remco Dijkstra. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 28 (34300-XII).

☐

De heer **Hoogland** (PvdA):
Voorzitter. Ik dank de minister voor de beantwoording van de vragen en de toezeggingen. We zijn haar zeer erkentelijk voor de ruimhartige toezegging over de financiële huishouding van het ministerie.

Op een aantal punten die ik in eerste termijn genoemd heb, wil ik moties indienen. Mijn eerste motie gaat over de algemene periodieke keuring (apk), het roetfilter en de andere milieusystemen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er momenteel ongeveer 100.000 auto's zonder roetfilter of andere milieusystemen rondrijden;

overwegende dat auto's zonder roetfilters of andere milieusystemen tot 30 keer meer schadelijke stoffen uitstoten dan auto's met roetfilter;

overwegende dat particulieren met een auto met verwijderd roetfilter of ander milieusysteem bij een apk zelden tot nooit tegen de lamp lopen;

overwegende dat het verwijderen van een roetfilter of ander milieusysteem uit de auto op zichzelf niet verboden is;

verzoekt de regering, zo spoedig mogelijk over te gaan tot het verbieden van het verwijderen van een roetfilter of een ander milieusysteem en het adverteren hierover;

verzoekt de regering tevens, zo spoedig mogelijk over te gaan tot invoering van een effectieve test in de apk rondom de uitstoot van schadelijke stoffen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Hoogland en Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 29 (34300-XII).

De heer **Hoogland** (PvdA):
Dan de kilometerfraude.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er binnen Nederland inmiddels maatregelen zijn genomen om kilometertellerfraude tegen te gaan;

overwegende dat de problematiek van kilometertellerfraude niet ophoudt bij de grens, aangezien bij grote hoeveelheden importauto's vermoedens bestaan van tellerfraude;

overwegende dat de verplichte registratie van kilometerstanden tijdens de apk voor EU-lidstaten vanaf 2018 zal leiden tot deugdelijke registraties binnen de EU;

overwegende dat de RDW bij import van auto's binnen de EU "geen oordeel" geeft over de betrouwbaarheid van de kilometerstand, terwijl er vaak meerdere aanwijzingen zijn dat de teller is teruggedraaid;

verzoekt de regering, de volgende maatregelen te nemen om kilometertellerfraude tegen te gaan:

- oordeel "onlogisch" toevoegen bij toelating geïmporteerde auto's, en indien daarbij bekend de werkelijke kilometerstand vermelden;
- zo snel als mogelijk uitwisseling van kilometerstanden tussen de landen die participeren in Eucaris;
- per 1-1-2018 verplichte uitwisseling van kilometerstanden in geval van im- en exportauto's binnen EU,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Hoogland. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 30 (34300-XII).

De heer **Hoogland** (PvdA):
Dan een impuls voor snelfietsroutes.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat als gevolg van verschillende ontwikkelingen het gebruik van de fiets voor woon-werkverkeer spectaculair is toegenomen;

overwegende dat snelfietsroutes een belangrijke bijdrage leveren aan bereikbaarheid, gezondheid, economie en ruimtelijke kwaliteit van Nederland;

overwegende dat er een ambitieuze agenda van de Fietsersbond ligt (Fietsfilevrij) om te komen tot netwerken van regionale snelfietsroutes;

verzoekt de regering, een impuls te geven aan deze agenda en de Kamer over de invulling van deze impuls te informeren voorafgaand aan het notaoverleg MIRT,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Hoogland en Visser. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 31 (34300-XII).

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ik heb tot slot een motie over de apk van elektrische en zelfrijdende auto's.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de veranderingen in de automobielsector snel gaan;

overwegende dat de apk hierop vooralsnog niet of nauwelijks is aangepast;

verzoekt de regering, in Europees verband in te zetten op het aanpassen van de apk-eisen aan het wagenpark van de toekomst en de Kamer over de voortgang hiervan voor de zomer van 2016 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Hoogland. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 32 (34300-XII).

☐

De heer **Madlener** (PVV):
Voorzitter. Snelfietsroutes zijn natuurlijk een prachtig idee. Alleen, dan moet je weer verplicht een helm op als we straks snel op die routes fietsen. Dat is weer jammer. Het dragen van zo'n helm op een e-bike schijnt van Europa te moeten. Dat heeft de minister althans geschreven. Dat is natuurlijk belachelijk. Laten mensen dat lekker zelf bepalen!

Ik heb een amendement ingediend. Ik hoor daar in tweede termijn graag nog een reactie op. Verder heb ik een aantal moties. De eerste motie betreft de 130 km/u op de A2, maar ook de A4. We hebben zojuist gehoord dat die Kameruitspraak, de motie van de VVD en de PvdA, ook voor de A4 zal gelden. Ik ben daar op zich blij mee, maar ik dien voor alle zekerheid toch een motie in waarin de A4 daadwerkelijk wordt genoemd.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, zo spoedig mogelijk een voorstel naar de Kamer te sturen om de maximumsnelheid op de A2 tussen Amsterdam en Utrecht, en de A4 te verhogen naar 130 km/u,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 33 (34300-XII).

De heer **Madlener** (PVV):
Dan het programma Beter Benutten. De Algemene Rekenkamer heeft geconcludeerd dat dit onvoldoende aantoonbare effecten oplevert. Vandaar de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Algemene Rekenkamer concludeert dat het programma Beter Benutten onvoldoende aantoonbare effecten oplevert;

verzoekt de regering, het project Beter Benutten te beëindigen en het budget in te zetten de infrastructuur in Nederland,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 34 (34300-XII).

De heer **Madlener** (PVV):
Dan het punt van de Rijksdienst voor het Wegverkeer, die maar liefst tot €120 rekent om een kenteken tijdelijk te schorsen. In de beantwoording van de minister hebben we kunnen lezen dat dat een kostendekkend bedrag zou zijn. Het lijkt me een erg hoog bedrag voor een administratieve handeling. Daarbij zegt de minister ook dat het bedrag zo hoog moet zijn, omdat het anders lonend zou zijn om een kenteken paar maanden te schorsen. Ja, dat heeft natuurlijk weer helemaal niets te maken met dat eerste argument. Daar klopt dus iets niet. Daarom heb ik de volgende motie om die kosten fors omlaag te brengen. We moeten de mensen nu natuurlijk niet onnodig op kosten jagen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de RDW €73 tot €120 rekent voor het schorsen van een kenteken;

van mening dat het schorsen van een kenteken niets meer is dan een eenvoudige administratieve handeling;

verzoekt de regering, ervoor te zorgen dat het schorsen van een voertuig fors in prijs wordt verlaagd,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 35 (34300-XII).

De heer **Madlener** (PVV):
Het is een bron van ergernis dat provinciale opcenten soms helemaal niet worden gebruikt voor wegen, maar voor heel andere dingen en zelfs voor linkse hobby's van provincies.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat provincies provinciale opcenten niet altijd gebruiken voor de aanleg en het onderhoud van provinciale wegen;

constaterende dat provinciale wegen relatief verkeersonveilig zijn, dat ze slechts 6% van het wegennet vormen, maar dat op die wegen toch 25% van de slachtoffers valt;

constaterende dat het Rijk de doelstelling heeft om het aantal verkeersslachtoffers terug te brengen;

verzoekt de regering, in overleg te treden met de provincies, met als doelstelling de provinciale opcenten voor 100% ten goede te laten komen aan aanleg en verbetering van provinciale wegen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Madlener. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 36 (34300-XII).

De heer **Madlener** (PVV):
Ten slotte zou ik graag iets willen zeggen over deze begrotingsbehandeling. Het was natuurlijk een heel bizarre begrotingsbehandeling, met het vertrek van mevrouw Mansveld. De puinhoop op het spoor is tekenend voor deze regering, die er echt een puinhoop van heeft gemaakt. Op de weg gaat het niet zo slecht als op het spoor, maar nog steeds gaat het niet goed. Het gaat niet goed genoeg; de files nemen toe en het geld is eigenlijk op. Er is voor een bezuiniging een greep gedaan uit de kas van het Infrastructuurfonds. Dat gaat Nederland de komende jaren grote schade opleveren. Wat dat betreft hoop ik dat er snel betere tijden aanbreken.

☐

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Voorzitter. Ik dank de minister voor haar antwoorden en voor haar toezegging om te bezien welke mate van budget-

spanning nog reëel is, naar aanleiding van een interruptiedebat van zowel de heer Hoogland als van mijzelf met haar.

Ook op een aantal andere punten wil ik de minister danken voor haar overwegend constructieve beantwoording, maar ik wil een aantal punten toch nog wat preciseren. Daartoe dien ik een aantal moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat Nederland in zijn afval- en grondstoffenbeleid nog steeds grote kansen laat liggen op het gebied van banen, innovatie en milieu, terwijl betrokken sectoren koploper willen worden binnen de circulaire economie;

overwegende dat bijvoorbeeld de chemische sector en de landbouwsector reeds serieuze verkenningen uitvoeren om biomassa en hernieuwbare grondstoffen om te zetten in grondstoffen voor nieuwe materialen;

overwegende dat er al verschillende succesvolle programma's lopen waarbinnen een breed scala aan instrumenten wordt ontwikkeld om de circulaire economie dichterbij te brengen;

verzoekt de regering, met genoemde partijen het sluiten van een geïntegreerd Grondstoffenakkoord te verkennen, te verkennen waar ambities en knelpunten liggen en wie wat zou bijdragen om de kansen die er liggen voor Nederland te realiseren;

verzoekt de regering tevens, de Kamer daarover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Veldhoven en Cegerek. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 37 (34300-XII).

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Tijdens deze begrotingsbehandeling hebben verschillende partijen hun zorgen geuit over de budgetten die nog beschikbaar zijn voor regionaal spoor. Daarover dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de regering recent een voorstel voor herijking van het investeringspakket tot 2028 naar de Kamer heeft gestuurd;

overwegende dat dit consequenties kan hebben voor de ambities met betrekking tot het regionale spoor;

overwegende dat de herijking binnenkort wordt besproken in de bestuurlijk overleggen MIRT;

verzoekt de regering, geen onomkeerbare stappen te nemen wat betreft de herijking voordat er met de Kamer over is gesproken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Veldhoven en Van Helvert. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 38 (34300-XII).

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Wij hebben deze motie zo ingediend omdat wij het belangrijk vinden dat bij zo'n herijking de Kamer niet voor een voldongen feit wordt geplaatst bij zo'n belangrijke afweging van prioriteiten. Uiteraard is ook overleg met de regio's van groot belang, vandaar deze dubbelstap.

Dan nu een motie over de luchtkwaliteit in Nederland.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de luchtkwaliteit in Nederland nog niet op het niveau is dat er daadwerkelijk gesproken kan worden van gezonde lucht;

overwegende dat zogenaamde hotspots van zeer slechte luchtkwaliteit zich niet enkel in steden bevinden maar ook in de regio, bijvoorbeeld bij tunnelmonden in minder grote plaatsen;

constaterende dat er per 1 januari 2017 een einde komt aan het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, en er slechts enkele programma's gericht op steden overblijven waarbij het Rijk direct betrokken is;

verzoekt de regering, haar betrokkenheid te baseren op gesignaleerde hotspots en zich hierbij niet enkel te richten op de steden;

verzoekt de regering tevens, de Kamer te informeren over hoe zij dit vorm wil geven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Veldhoven, Smaling, Bisschop, Van Tongeren en Dik-Faber.

Zij krijgt nr. 39 (34300-XII).

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Vervolgens dien ik een motie in over duurzaam inkopen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de Nederlandse overheid tezamen ongeveer 60 miljard aan inkoopvolume vertegenwoordigt;

overwegende dat het bij regionale en lokale overheden nog te vaak ontbreekt aan ervaring en de nieuwste kennis, waardoor zij de kansen mislopen die duurzaam inkopen met zich meebrengt voor het innovatieve bedrijfsleven en het milieu;

verzoekt de regering, samen met VNG, IPO en Unie van Waterschappen de mogelijkheid te onderzoeken dat regionale en lokale overheden elke vijf jaar een duurzaaminkopencheck kunnen uitvoeren om kansen voor zowel de overheid in kwestie als het innovatieve bedrijfsleven te identificeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Veldhoven en Agnes Mulder. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 40 (34300-XII).

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Vervolgens een motie over budgetspanning op het spoor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er op spooronderhoud een budgetspanning is van 475 miljoen euro in de periode 2018-2028;

overwegende dat het oplossen van deze budgetspanning kan leiden tot grote vertragingen op het spoor, bijvoorbeeld door werkzaamheden overdag;

overwegende dat bij de planstudie Ring Utrecht A27 door een slimme oplossing binnen de "Bak van Amelisweerd" 400 miljoen euro kan worden bespaard;

verzoekt de regering, te kiezen voor een oplossing binnen de "Bak van Amelisweerd" en de middelen die daarmee worden bespaard te steken in het onderhoud van spoor,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Van Veldhoven, Smaling en Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 41 (34300-XII).

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ten slotte dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat uit het eerste Afvalfonds (voortkomende uit de eerste Raamovereenkomst Verpakkingen 2007-2012) naar verwachting nog ongeveer 25 miljoen niet uitgegeven budget overblijft en dat dit in 2016 mogelijk vrijkomt, afhankelijk van de beoordeling van de eindrapportage van het Afvalfonds;

van mening dat deze publieke middelen zijn bestemd en ook in de toekomst bestemd moeten blijven voor het afval- en grondstoffenbeleid;

verzoekt de regering, deze middelen bij eventuele vrijval in andere vorm te blijven inzetten voor het oorspronkelijke doel, namelijk het afval- en grondstoffenbeleid, aangezien de uitdagingen op dit terrein onverminderd groot zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 42 (34300-XII).

☐

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Voorzitter. Ik dien de volgende moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat scheiden van plastic verpakkingsafval op onder meer stations, ziekenhuizen en recreatieparken kan bijdragen aan de landelijke scheidingsdoelstellingen;

verzoekt de regering, met de verpakkingsindustrie overeen te komen dat de vergoeding uit het Afvalfonds voor de inzameling van plastic verpakkingen ook beschikbaar komt voor bedrijfsmatig afval en met NS afspraken te maken over het gescheiden inzamelen van ten minste papier en plastic op alle intercitystations per uiterlijk 1 januari 2017,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 43 (34300-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, het project "Elke vierde vrachtwagen synchromodaal" financieel te ondersteunen met een bedrag van €125.000 in 2016, 2017 en 2018, waarbij ervan wordt uitgegaan dat ook de provincies dit project financieel ondersteunen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 44 (34300-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, in de Nationale Adaptatie Strategie in overleg met de VNG en het Klimaatverbond het stimuleringsprogramma ruimtelijke adaptatie te verbreden tot een stimuleringsprogramma klimaatadaptatie en hiervoor zo nodig extra middelen te zoeken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 45 (34300-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, een green deal te sluiten met kledingconcerns over de toepassing van hergebruikt textiel in nieuwe kleding,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 46 (34300-XII).

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Dan volgt nu de laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

verzoekt de regering, tijdens het EU-voorzitterschap met een voorstel te komen voor aanpassing van de Ecodesignrichtlijn ter ondersteuning van een circulaire economie,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 47 (34300-XII).

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Ik dank de minister hartelijk voor alle antwoorden die wij hebben ontvangen. Ik steun de motie van de PvdA en D66 over de circulaire economie.

☐

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Voorzitter, dank u wel.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het zwavelgehalte in kerosine niet genormeerd is, maar dat terugdringing ervan de luchtkwaliteit verbetert;

verzoekt de regering om onderzoek te laten doen naar de mogelijkheden om het zwavelgehalte in luchtvaartbrandstof terug te dringen, in Europees verband draagvlak daarvoor te zoeken en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 48 (34300-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat bepaalde dieselvoertuigen de emissienormen voor NO_x aanzienlijker overschrijden dan uit eerdere testresultaten is gebleken;

verzoekt de regering om alle typen dieselvoertuigen van Euro 3, 4 en 5 op de weg op hun uitstoot te laten testen en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 49 (34300-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat in het energieakkoord afspraken staan over mobiliteit en transport;

overwegende, dat Het Nieuwe Rijden onderdeel uitmaakt van de korte termijnmaatregelen uit het energieakkoord;

verzoekt de regering om met urgentie uitvoering te geven aan de afspraak om een langdurige campagne te houden om de wenselijke verandering in mobiliteitscultuur te stimuleren door, onder andere, Het Nieuwe Rijden en de Kamer hierover te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 50 (34300-XII).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de overheid een voorbeeldrol heeft en zélf beleid heeft op duurzame inkoop;

overwegende dat Volkswagen AG fraude toegegeven heeft;

verzoekt de regering, geen verdere "sjoemel"-diesels onder lopende aanbestede contracten af te nemen, tenzij dat het overheidsfunctioneren schaadt;

verzoekt de regering voorts, "sjoemel"-diesels uit te sluiten van de lopende of nieuwe aanbestedingsprocedures voor een overheidswagenpark,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door het lid Van Tongeren. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 51 (34300-XII).

Hartelijk dank. Dan geef ik graag het woord aan de heer Bisschop van de SGP, met wie ik het genoegen heb om vandaag reeds veertien uur in deze zaal te mogen verkeren.

De heer **Bisschop** (SGP):
Voorzitter. Ja, en we gaan gewoon door.

Ik wil allereerst van de gelegenheid gebruikmaken om de minister en de ambtelijke ondersteuning, de staf, van harte te bedanken voor de adequate beantwoording, ook voor de schriftelijke beantwoording, evenals de respectvolle wijze waarop dat gebeurt. Dank daarvoor.

Ik wil graag één motie indienen. Ik heb een uiterste poging gedaan om die te voorkomen, maar dat is niet helemaal gelukt. Misschien kan ik de motie na indiening nog intrekken. Dat hoop ik eigenlijk. De motie gaat over de Technische adviescommissie Regeling ammoniak en veehouderij. Het feit dat de minister ergens uit een la iets moest opdiepen en diep moest graven om te achterhalen waar dit ook alweer over gaat, geeft al aan dat dit als een soort mol in de begroting zit. Het zou er ook al twee jaar geleden uitgehaald zijn, maar dat is niet gebeurd. Toen dachten we: dan moeten we daar toch een keer aandacht voor vragen, temeer omdat het veel irritatie oproept en veel innovatie juist in de landbouwsector tegenhoudt.

Voorzien is om de beoogde verbeterslag in 2018 te realiseren. Je hoeft daar niet zo verschrikkelijk veel verstand van te hebben om te kunnen constateren dat het echt een stuk eerder kan. Vandaar deze motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in het werkveld veel onvrede bestaat over de bureaucratische werkwijze van de Technische adviescommissie Regeling ammoniak en veehouderij, waardoor de gewenste ontwikkeling van duurzamere stalsystemen belemmerd wordt;

overwegende dat Berenschot aanbevelingen heeft gedaan in 2014 voor professionalisering en eventueel privatisering van de adviescommissie, maar dat hier in de praktijk nog weinig van terecht is gekomen;

verzoekt de regering, in overleg met de sector en in lijn met het advies van Berenschot, vaart te maken met het verder professionaliseren en, indien nodig, privatiseren van de Technische adviescommissie Regeling ammoniak en veehouderij,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**:
Deze motie is voorgesteld door de leden Bisschop en Dik-Faber. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 52 (34300-XII).

De heer **Bisschop** (SGP):
Ik heb daar in eerste termijn zelf niet aan gedacht, maar ik wil mij wel graag voegen bij de nadere vraag die mevrouw Visser heeft gesteld over het langdurige onderhoud sluizen Twentekanaal. Ik denk dat dat voor die omgeving en voor de scheepvaart een uiterst relevant punt is.

☐

De heer **Houwers** (Houwers):
Voorzitter. Van mijn kant geen moties, zeg ik al op voorhand. Naarmate het aantal sprekers wat vorderde, zagen we dat er steeds minder moties kwamen. Misschien is dat wel goed en kan het zonder moties.

Ik wil toch nog een paar dingen doen. Het eerste is de minister bedanken voor de beantwoording en het debat dat we met elkaar hebben gevoerd. Een aantal dingen is verduidelijkt en er zijn toezeggingen gedaan. Ik denk dat we daarmee verder kunnen met elkaar.

Het tweede dat ik wil doen, is aangeven dat ik toch aandacht blijf vragen voor de regionale spoorlijnen. Ik heb daar al eerder over gesproken. Of dat nu tot iets leidt, moeten we afwachten. Als dat niet het geval is, zou dat bij het MIRT kunnen. Anders gaan we nog met elkaar in debat om te bezien hoe we daar oplossingen voor kunnen vinden. Ik hecht daaraan omdat ik denk dat die regionale lijnen ook feeders zijn voor het hoofdrailnet.

Een punt waar ik het helemaal niet over heb gehad, is de Omgevingswet. Ik wil de minister er toch nog een compliment voor maken dat het met de besluitvorming en invoering allemaal op het goede spoor zit. Ik denk dus dat dat goed komt. Er zit nog één onderdeeltje in waarvan ik had verwacht dat we er al met elkaar over gesproken zouden hebben. Ik ben dat eerlijk gezegd vergeten, dus pak ik het in de tweede termijn even mee. Men zal het aan voelen komen: dat is het grondbeleid. We zouden nog een discussie voeren met elkaar over de mogelijkheden die gemeenten hebben met grondbeleid en hoe we op dat punt met elkaar willen omgaan. Ik hoor graag van de minister op welke termijn we daar een voorstel voor kunnen verwachten of we er met elkaar over van gedachten kunnen wisselen.

De **voorzitter**:
Hiermee zijn wij aan het einde gekomen van de tweede termijn van de zijde van de Kamer. Ik schors de vergadering voor een kwartier.

De vergadering wordt van 00.15 uur tot 00.30 uur geschorst.

☐

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Voorzitter. Er is nog een aantal vragen gesteld. Die vragen zal ik eerst beantwoorden. De antwoorden liggen niet helemaal op dezelfde volgorde als waarin de vragen zijn gesteld. Ik hoop dat men mij dat vergeeft; ik heb alles slechts in een kwartiertje moeten ordenen. Daarna zal ik de moties behandelen en tot slot zal ik ingaan op de amendementen die zijn ingediend.

De heer Smaling vroeg mij of ik kan bevestigen dat ik mij maximaal zal inzetten voor een goede IC-verbinding van en naar Dordrecht. Ik ben met de regio en NS in gesprek over de mogelijkheden. In overleg zoeken we naar een oplossing waarbij ook de optie van cofinanciering wordt betrokken. De Kamer is daarover op 21 oktober geïnformeerd bij de beantwoording van vragen van het lid Hoogland. We kunnen niet op de uitkomsten daarvan vooruitlopen voor de dienstregeling van 2017, maar het streven is om aan de OV- en Spoortafel in het voorjaar van 2017 tot een zo breed mogelijk gedragen besluit te komen. Wil ik die IC-verbinding net zo graag als de heer Smaling? Ik kan in ieder geval zeggen dat wij ons ervoor gaan inzetten, maar het moet wel tot de mogelijkheden behoren.

De heer Helvert heeft gevraagd of er een meldpunt voor vervoer van gevaarlijke stoffen kan komen. Er is een meldplicht voor bedrijven bij een incident met vervoer van gevaarlijke stoffen. Het meldpunt daarvoor is bij de ILT. Als de ILT een melding ontvangt, stuurt men er een inspecteur heen. Die bepaalt of er maatregelen nodig zijn en of het vervoer doorgang kan vinden. De ILT brengt dit meldpunt tegenwoordig actief onder de aandacht. Daarom zijn er ook steeds meer meldingen. Er is dus een meldpunt.

Mevrouw Visser heeft gevraagd of het klopt dat er een ingroeiregeling is op Europees niveau. Ik heb al gezegd dat we met ProRail, de ACM en de spoorvervoerders de mogelijkheden bekijken om de tarieven voor de gebruiksvergoeding meerjarig vast te stellen. Ik zal ook even bekijken of er inderdaad zo'n ingroeiregeling bestaat op Europees niveau. Ik zal dat uitzoeken om te bezien of daar nog iets mee kan, zodat de piek in 2016 in de tarieven bijvoorbeeld met 2017 en 2018 uitgemiddeld kan worden.

Mevrouw Visser heeft ook een vraag gesteld over de deuren van Delden en Hengelo. Zij vroeg ook of het plaatsen van nieuwe deuren goedkoper is dan renoveren. Ook de SGP had volgens mij belangstelling voor die sluizen. Het plaatsen van een nieuwe deur is duurder dan renoveren van een bestaande sluisdeur. Wel is het plaatsen van een nieuwe deur sneller klaar, waardoor er minder sprake is van hinder. Deze optie is circa 1 miljoen duurder. Gelet op de bezuinigingen op beheer en onderhoud ben ik er geen voorstander van om te kiezen voor deze optie. Ik wil echter wel de aannemer uitdagen om de hinder zo veel mogelijk te beperken. Mevrouw Visser vroeg of een 24-uurs hinderbeperking mogelijk is in plaats van een 16-uurs hinderbeperking. Ja, de aannemer kan bijvoorbeeld meer uren per dag werken. Dit levert naar verwachting volgens mij weinig tijdwinst op. De mogelijkheden om 's nachts te werken zijn namelijk beperkt omdat sommige materialen verwerkingstijd nodig hebben. Bij de aanbesteding zal de aannemer echter worden uitgedaagd om de hinder zo veel mogelijk te beperken. Dat zeg ik nog een keer toe.

Mevrouw Van Tongeren vroeg hoe het zit met de uitvoering van het vervoerdeel uit het energieakkoord, zoals pps, en de hoeveelheid energiebesparing die dat moet opleveren. In het kader van het energieakkoord zijn voor mobiliteit afspraken gemaakt die verder gaan dan voor de meeste

andere sectoren. Er zijn afspraken gemaakt over maximale CO_2-uitstoot voor de sector in 2030 en over het feit dat vanaf 2035 alle nieuwe personenauto's zero emission moeten kunnen rijden. Uit de Nationale Energieverkenning blijkt dat op basis van het vastgestelde en voorgenomen beleid een energiebesparing in mobiliteit en transport wordt gerealiseerd van 14 petajoule. Met de maatregelen uit de Autobrief II erbij zal de afgesproken besparingsdoelstelling voor mobiliteit in het energieakkoord van 15 tot 20 petajoule binnen bereik komen. Er zijn ook net voor de zomer door private en publieke partijen aanvullende afspraken gemaakt over de duurzame brandstofmix voor transport. Het gaat daarbij onder andere over batterijen, waterstof en biobrandstoffen. Ik denk dat dit een antwoord op uw vraag is naar aanleiding van publiek-private samenwerking.

Mevrouw Van Veldhoven vroeg naar de problematiek bij tunnelmonden. Loopt dat mee in het actieplan? Uit luchtkwaliteitsmetingen blijkt alleen in Amsterdam en Rotterdam dat er hardnekkige knelpunten zijn. In het actieplan zal daaraan speciaal aandacht worden besteed. Bij tunnelmonden elders in het land zijn geen specifieke normoverschrijdingen gebleken volgens mijn informatie. Aangezien tunnelmonden heel specifieke kenmerken hebben, doen wegbeheerders vaak nader onderzoek naar tunnels. Zo is er recentelijk in Utrecht specifiek tunnelonderzoek gedaan. Daar is niet uit gebleken dat er een knelpunt was op het gebied van luchtkwaliteit. Ik denk dat wij het daar voor nu maar even bij moeten laten. Als mevrouw Van Veldhoven andere gegevens heeft, dan kunnen wij daar op een ander moment over spreken.

Ik denk dat ik hiermee de vragen heb beantwoord. Ik kom nu op de moties. Het viel mij op dat er erg veel moties zijn over zaken waarover ik al toezeggingen heb gedaan. Normaal gesproken zeg ik dan dat een motie overbodig is. Ik zal het feest vanavond niet verpesten, dus zal ik nog eens een inhoudelijke reactie geven. Ik doe het een beetje snel, als u mij vergeeft.

Ik begin bij de motie van de heer Smaling op stuk nr. 13 over het verkennen van opties om NS en ProRail samen te voegen en er een staatsbedrijf van te maken. Ik ontraad deze motie. Een samenvoeging van beide bedrijven is de afgelopen jaren expliciet onderzocht en met de Kamer besproken. Daar is niet voor gekozen. De oplossing is gezocht in een aanscherping van de sturing van NS en ProRail en in een betere samenwerking. De weg is ingezet naar nieuwe concessies, een versterking van het aandeelhouderschap en een financiële verbeteropgave voor ProRail. Ik realiseer mij dat er een rapport ligt van de enquêtecommissie. Dat zullen wij bestuderen en er t.z.t. nader op terugkomen.

In de motie op stuk nr. 14 verzoekt de heer Smaling om taken van en budget voor de ILT beter met elkaar in overeenstemming te brengen. Ik ben bereid een analyse te maken van de stand van zaken. Ook in het kader van een kabinetsreactie op bevindingen en aanbevelingen van de enquêtecommissie wordt hier nog op teruggekomen, maar ik wil het ILT-breed aanpakken. In het voorjaar komen wij bij de Kamer terug met een inhoudelijke invulling. Wat zijn de taken, wat zijn de fte's? Matcht dat goed met elkaar? Ik ontraad de motie, want daarin staat dat taken en budget beter met elkaar in overeenstemming moeten worden gebracht, terwijl ik liever eerst een politiek debat voer met de Kamer over de vraag of er überhaupt een probleem is en, zo ja, wat wij daar dan aan willen doen.

De motie op stuk nr. 15 van de heer Smaling gaat over de asbestproblematiek. Ik twijfelde even hoe ik deze moest lezen. In het laatste deel van de motie wordt gevraagd om een tempoversnelling — partijen als Overijssel en Limburg spelen een voortrekkersrol — die moet worden gerealiseerd door een betere samenwerking en door regie van ons samen met andere partijen, zodat de saneringsdoelen ook kunnen worden gehaald in 2024. Als ik de motie zo mag lezen, zie ik haar als ondersteuning van ons beleid. Wij hebben nu 75 miljoen ter beschikking gesteld. Dat betekent niet dat dit een extra financiële impuls is, maar vooral een inspanning om de verschillende partijen te coördineren.

De heer **Smaling** (SP):
Ik reageer maar even op alle drie de moties, te beginnen bij de derde. Uiteraard, je kunt via een motie geen financiële toezegging krijgen. Ik denk dat wij wat dat betreft op één lijn zitten. Over de motie over de ILT: ik heb zelf het idee dat wij niet zo ver uit elkaar zitten. Het ontraden valt mij dan ook wat koud op mijn dak. Stel dat ik de motie zodanig wijzig dat die dichter in de buurt komt van de reactie van de minister, dan lukt het misschien toch nog. Ik zou het dictum dus kunnen veranderen in: verzoekt de regering, de taken van en het budget voor de ILT met elkaar in overeenstemming te brengen. Dat is toch hetgeen de minister later dit jaar of begin volgend jaar beoogt?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik vind dat je eerst moet constateren dat je een probleem hebt, voordat je iemand op pad stuurt om de taken en het budget met elkaar in overeenstemming te brengen. Stel dat je constateert dat de taken en het budget op bepaalde terreinen niet met elkaar overeenkomen. Dan is de vraag of je die zaken met elkaar in overeenstemming wilt brengen, nog een politieke discussie waard. We hebben op allerlei terreinen meer wensen dan we kunnen waarmaken. We zouden dus ook kunnen constateren dat we op sommige punten genoegen moeten nemen met minder inzet. Het heeft immers financiële consequenties als je zegt dat je een en ander met elkaar in overeenstemming brengt. Om die reden stel ik voor om eerst onderzoek te doen. De heer Smaling zou zijn motie wellicht kunnen aanhouden totdat dat onderzoek gereed is en haar dan alsnog in stemming kunnen brengen als hij dat politiek wenselijk vindt.

De heer **Smaling** (SP):
Ik denk daar even over na. Mijn eerste motie wil ik wel aanhouden. Ik snap dat de minister haar ontraadt. De Kamer kreeg gisteren het verwijt dat zij wel blaft, maar niet bijt. Dan bijt ik nu maar niet, maar ik hoop dat wij later dit jaar wel kunnen bijten als wij de parlementaire enquête over de Fyra bespreken. Ik breng de motie dan graag weer in stemming.

De **voorzitter**:
Op verzoek van de heer Smaling stel ik voor, zijn motie (34300-XII, nr. 13) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik kom op de motie-Visser/Hoogland op stuk nr. 16. In die motie wordt de regering gevraagd om een inventarisatie uit te voeren en om concrete voorstellen te doen voor de wijze waarop wet- en regelgeving en bestaande infrastructuur toekomstproof ingericht kunnen worden met betrekking tot ITS. Ik zie die motie als ondersteuning van beleid. Ik vind dat zelf ook heel belangrijk en ik wil daar ook hard mee aan de slag. Het enige waar ik een beetje tegenaan hikt, is de formulering "inclusief kosten en termijnen". Zoals ik tijdens het debat heb gezegd, weet ik op sommige punten gewoon nog niet hoe de wereld zich ontwikkelt. Het is daarom moeilijk om daar al maatregelen voor te nemen. Laat ik deze motie beschouwen als een eerste aanzet. Ik ga zaken als de kosten, de termijnen, de tijden en de inzet uitwerken op basis van hetgeen we al wel kunnen weten. Volgens mij is dit een "ongoing agenda" en gaat dit nog jaren duren, want er komen nog meer dingen op ons af.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Misschien is het goed om op dat punt een nadere uitleg te geven. De motie is inderdaad zo bedoeld. De regering wordt er niet in gevraagd om nu al direct op alle punten een dekking te zoeken, maar juist om te bekijken wat er in de toekomst moet gebeuren en om dat aan de Kamer voor te leggen, zodat zij daar ook een besluit over kan nemen. In de motie wordt de regering ook gevraagd om dit aspect al te betrekken bij de komende aanbestedingen — we investeren immers ongeveer 9 miljard per jaar in infrastructuur — en om een en ander toekomstproof te maken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Als ik nog geen verplichtingen heb of nog niet in een procedure zit, doe ik dat graag.

Ik kom op de motie-Visser/Hoogland op stuk nr. 17. Die motie gaat over een internationale vergelijking van de regelgeving waar luchthavens mee te maken krijgen. Ik doe dat graag, omdat ik het van belang vind om de kosten tussen de verschillende luchthavens te kunnen vergelijken. De Kamer is eind september geïnformeerd over de totstandkoming van de actieagenda Schiphol 2016-2025. Daarin komt het thema "level playing field" ook aan de orde. Gezien de initiatieven die gaande zijn, wil ik geen kostbare en uitgebreide exercitie door Actal laten uitvoeren, zoals nu wordt voorgesteld. Ik wil ruimte houden om te bekijken hoe wij dat zelf kunnen vormgeven. Actal richt zich vooral op Nederlandse regelgeving. Het gaat hier natuurlijk ook om internationale regelgeving. Als ik de motie zo mag interpreteren dat ik deze actie kan meenemen in de actieagenda Schiphol, dan zie ik haar als ondersteuning van beleid. Als de Kamer dat wenst, zal ik later nog terugkomen op de precieze vorm waarin dat zal gebeuren.

De **voorzitter**:
Ik zie mevrouw Visser knikken, dus u mag de motie zo interpreteren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
In de motie-Visser/Hoogland op stuk nr. 18 wordt de regering verzocht om op de A2 tussen Holendrecht en Maarssen in beide richtingen de maximumsnelheid overdag en 's nachts, zo snel als mogelijk maar uiterlijk media 2016, gelijk te trekken met inachtneming van de wettelijke normen. De regering wordt ook verzocht om extra investeringen in te plannen en om vooruitlopend op het gelijktrekken van de maximumsnelheid de snelheid beter aan te duiden met bijvoorbeeld matrixborden. Het beleid is gericht op 130 km/u, ook op de A2. Ik heb aangegeven dat ik wil wachten op de uitspraak van de rechtbank. Ik verwacht dat de variant van 130 km/u mogelijk is, in ieder geval voor dat deel. Een permanente maximumsnelheid van 130 km/u onderzoek ik momenteel. Invoering medio 2016 acht ik haalbaar, mits er positieve uitspraken zijn van de rechter. Ook verwacht ik dat de te nemen maatregelen binnen die periode uitvoerbaar zijn. Als de Kamer mij de ruimte geeft voor investeringen, neem ik dat mee in mijn besluit. Ik ben er geen voorstander van om vooruitlopend daarop matrixborden neer te zetten als we medio 2016 al een en ander gaan doen. Dat kost namelijk 1,5 miljoen. Als je die zes tot negen maanden hebt staan, vind ik dat een beetje zonde. Ik beschouw de motie als ondersteuning van beleid.

De heer **Madlener** (PVV):
De minister heeft uitdrukkelijk de Kamer verzocht een motie in te dienen die de belemmeringen voor de minister weg zou nemen om de snelheid te verhogen. Dat zou betrekking hebben op een eerdere motie-De Rouwe. Is dit de motie die de minister bedoelde? Neemt deze motie de belemmering weg om in wat geluidsschermen te investeren om die 130 km/u mogelijk te maken? Zo ja, geldt dat dan ook voor de A4? Is de belemmering voor 130 km/u op de A4 daarmee ook weggenomen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Zoals ik de motie lees, staat er "voor dit project de extra investeringen te plannen" en staan geen andere wegdelen opgenomen. Ik geloof dat er net een discussie was tussen u en mevrouw Visser, maar hier wordt een specifiek project genoemd. Ik ben voor alle trajecten bezig om na te gaan hoe we de snelheid naar 130 km/u kunnen krijgen, tot de 77% die ik haalbaar achtte in Nederland. Ik zal ook zeker zelf naar de A4 kijken, maar zoals ik de motie lees, is zij op de A2 gericht. De indiener moet daar wat over zeggen en niet ik.

De heer **Madlener** (PVV):
Het betrof een algemene belemmering om geld uit te geven om technische maatregelen te nemen voor de snelheidsverhoging. De minister noemde dat specifiek. Dat geldt op een aantal trajecten, waaronder de A4, want die werd ook genoemd door de minister. De vraag blijft staan: is deze algemene belemmering daarmee weggenomen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Zoals ik de motie lees, gaat zij specifiek over de A2. Ik zal te zijner tijd bij de Kamer komen en aangeven wat er allemaal nog meer mogelijk is. Ik kan dat dan nog eens uitproberen. Als ik het bij andere trajecten vertel en de Kamer zegt dat zij dat graag wil, dan kan ik alsnog constateren of toetsen of men daar ook geen belemmeringen ziet. Maar ik kan nu geen uitspraak doen over de rest.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Ik ben heel blij met de bevestiging die de minister geeft dat het hierbij specifiek over dit ene project gaat. Immers, de ruimte in het Infrastructuurfonds is al zo krap. De VVD gaf geen dekking aan bij haar motie. Waar gaat de minister het geld vandaan halen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik moet eerst bekijken om welke kosten het überhaupt gaat; dat zei ik al. Het gaat niet meer om verkeersveiligheidsmaatregelen, die vaak wat forsere investeringen vergen omdat je bijvoorbeeld een afslag moet verlengen. Het gaat hoogstwaarschijnlijk om geluidsschermen. Dat zijn vaak relatief beperkte investeringen. Ik moet daar gewoon even naar kijken. Ik zei al dat ik terugkom bij de Kamer om te vertellen wat er gedaan moet worden.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Zouden we die informatie van de minister kunnen krijgen voordat deze motie in stemming komt? In de pers werd gesproken over een bedrag van 15 miljoen. Nu nemen we weleens vaker moties aan, maar een motie waarin nog niet duidelijk is waar een bedrag van 15 miljoen vandaan komt, maakt het lastig om die te beoordelen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Dat kan zeker niet. Ik moet nu in kaart gaan brengen waar het allemaal precies om gaat. Nogmaals, het lijkt mij niet om een grote hoeveelheid te gaan. Ik ben mij echter ook bewust dat als ik daar iets mee moet doen — ik kom dan terug bij de Kamer — ik binnen mijn eigen begroting budget moet vinden. Dat kan ik niet bij een ander ministerie gaan halen. De Kamer is er altijd zelf nog bij — dit is haar oproep in deze motie — om te zeggen: we doen het toch maar niet meer. Maar volgens mij heb ik toch meermalen in de Kamer gehoord dat men mij oproept om zo snel mogelijk de maximumsnelheid op de A2 naar 130 km/u te brengen. Ik wil dat zelf ook graag. Ik denk dat dit ook kan. We moeten een paar belemmeringen wegnemen. Die kosten geld. Als die belemmering er niet meer is vanuit de Kamer, lijkt mij dat prima. Dan kan ik gewoon aan de slag.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Inderdaad een principe-uitspraak over de A2. Wij zien ook uit naar de beantwoording van onze eerdere vragen over andere trajecten; om een beeld te krijgen van wat dat kan betekenen en wat daarvoor nodig is. Het laatste deel van de motie is naar aanleiding van de boeteregen: 48 miljoen per jaar. Dat staat er niet voor niets bij, want mensen raken in verwarring zolang die snelheid niet is aangepast. Onze oproep in de motie is om duidelijkheid te geven, zodat mensen niet midden in de nacht ineens een bord zien. Die borden zijn door het Openbaar Ministerie overigens weggehaald langs de Nederlandse snelwegen. Of het nu door matrixborden is of door iets anders, wij roepen de minister op om die snelheid veel beter aan te geven.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik heb in de afgelopen periode heel veel gedaan aan die onduidelijkheid, bijvoorbeeld door de hectometerpaaltjes te voorzien van snelheidsinformatie. Ik heb ook gezegd dat ik het best duur vind om iets te doen voor enkele maanden, en niet voor de lange termijn, wat zo'n anderhalf miljoen euro moet gaan kosten. Misschien kunnen we een tijdelijk systeem van kantelborden langs de weg zetten, zodat het beter te doen is. Daar moet ik even naar kijken. Over dit deel van de motie ben ik niet enthousiast. Dat heeft te maken met kosteneffectiviteit. Ik ben blij dat de Kamer de wens die ook op regeringsniveau bestaat om 130 km/u als norm te hebben en ook verder uit te rollen, mede mogelijk gaat maken.

Dan kom ik bij de motie-Visser op stuk nr. 19. Deze motie verzoekt de regering de grondslag voor gemeentelijke milieuzones in het verkeersreglement op te heffen. Ik weet dat deze haar al geruime tijd een doorn in het oog zijn, maar ik heb ook geprobeerd aan te geven dat de gemeenten er zelf over gaan of zij milieuzones inrichten of niet. Ik heb een verkeersreglement gemaakt, niet om ze daarin te ondersteunen, maar om te voorkomen dat er in elke gemeente een ander bord staat, waardoor het voor de automobilist onduidelijker wordt. Vandaar dat ik deze motie ontraad. Ik ben ook niet een groot gelover in de effecten van milieuzones. Ik geloof echter niet dat door deze motie de milieuzones er niet meer zullen zijn, maar wel dat de onduidelijkheid hierdoor ietsje groter zal worden.

Mevrouw **Visser** (VVD):
In de Autobrief, die ook een kabinetsbrief is, staat dat milieuzones heel zwaar geschut zijn en dat zij met deze Autobrief eigenlijk niet meer nodig zijn. Wij vragen niet om in de gemeentelijke autonomie te treden, maar de minister heeft recent een grondslag geleverd in het verkeersreglement. Onze vraag hangt samen met die Autobrief. Als die zegt dat het niet meer nodig is, waarom ontnemen we dan niet ook de grondslag uit het verkeersreglement? Dat is gewoon een nationale bevoegdheid.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Zo heb ik het niet begrepen. Wij hebben niet een grondslag voor gemeentelijke milieuzones gemaakt, maar op verzoek van de Kamer een bord gecreëerd waardoor het voor iedere gemeente eenduidig aangetoond kan worden. Zij kunnen gemeentelijke milieuzones inrichten, met alle vormen van borden die zij zelf zouden willen. Zo heb ik dat altijd begrepen. Mocht ik daar niet goed in zitten, dan zal ik daarop terugkomen. Om die reden geloof ik niet dat hiermee de milieuzone zal verdwijnen, maar wel dat de onduidelijkheid groter zal worden.

Mevrouw **Visser** (VVD):
Het is een grondslag om vervolgens boetes op te leggen, en ook alleen aan Nederlandse kentekens. Het is nu €90, maar het wordt straks €160. Bij rijden zonder gordel in een auto is er zelfs een lagere boete. Het gaat erom dat u hiermee de grondslag hebt geboden om binnen de milieuzones ook nog aanvullende boetes op te leggen. Dat is heel raar, als je vervolgens in de Autobrief met de motorrijtuigenbelasting nog een aanvullende belasting oplegt. Het kan niet allebei. Daarom zeggen wij: die grondslag moet eruit.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Het betoog van mevrouw Visser is helder. Zij geeft aan dat je daarmee een soort dubbele belastinggrondslag hebt. Ik heb dat zelf niet zo ervaren. Ik laat het oordeel aan de Kamer, want de Kamer heeft mij ook ooit opgeroepen om deze bebording te realiseren. Dat geeft eenieder tijd om zich erin te verdiepen en de Kamer om te bekijken of ze nu in meerderheid alsnog een andere insteek wil dan voorheen. Ik weet dat het toen kantje boord was bij de stemming.

Ik kom bij de motie op stuk nr. 20, waarin de heer Van Helvert vraagt om te onderzoeken hoe de (beleving van) verkeersveiligheid bevorderd kan worden als burgers locaties kunnen aandragen waarvan zij vinden dat de politie snelheidscontroles zou moeten houden. Ik kan natuurlijk niet zeggen dat de politie die snelheidscontroles moet gaan houden, maar zo lees ik deze motie ook niet. Ik lees erin dat de heer Van Helvert een soort plek wil hebben waar mensen met dit soort initiatieven naartoe kunnen komen. Ik weet dat Veilig Verkeer Nederland meldpunten voor burgers heeft voor onveilige punten, onveilige drempels en onveilige verkeerssituaties. Het lijkt mij goed om bij VVN onder de aandacht te brengen dat het ook hiervoor bij de burger aandacht kan vragen, zodat ook dit soort dingen bij VVN kunnen worden gemeld. Uiteindelijk kan men het weer doorgeven aan de politie, maar ik denk dat hij zelf ook snapt dat dit geen interventie is voor het Rijk of voor I en M. Het is echt aan de lokale politie om te bekijken wat ze hiermee kan doen. Ik laat het oordeel over deze motie aan de Kamer.

Nu de motie van het CDA op stuk nr. 21 over de A1. Het CDA vraagt om maatregelen voor de A1 op de korte termijn en ook voor de middellange termijn, om deze belangrijke verkeersader een stukje te laten zakken in de file top 50. Natuurlijk is dit een heel belangrijke weg. We investeren in een heleboel wegen. Elke keer als we daardoor een knelpunt oplossen, komt er weer een andere weg bovenaan in de file top 50 te staan. Dat is het mooie: iets verdwijnt daaruit omdat erin wordt geïnvesteerd, maar daarna staat er weer een andere op nummer 1. Er is dus altijd wel een nummer 1. Ik kan niet zeggen dat ik de maatregelen voor de korte en middellange termijn voor deze weg naar voren ga halen. Dit maakt gewoon onderdeel uit van het MIRT-overleg, waarin we alle prioriteiten tegen elkaar afwegen. De A1 is voor mij heel belangrijk. Investeren in deze weg is voor mij ook heel belangrijk. Er zitten belangrijke onderdelen in, zoals de A1 in het Schiphol-Amsterdam-Almeredeel, of de A1 bij de A27, of het knooppunt Hoevelaken, of de A1 tussen Apeldoorn en Azelo. Maar om de A1 er nu in zijn totaliteit uit te pakken en de rest ook te doen, gaat voorbij aan de andere prioriteringen die we in dit land hebben. Ik ontraad daarom deze motie.

In de motie van het CDA op stuk nr. 22 wordt mij gevraagd om in beeld te brengen hoe files in de file top 50 de komende jaren groeien bij het thans voorziene investeringsvolume. Ook deze motie ontraad ik. Ik informeer de Kamer jaarlijks via de file top 50 over de actuele stand van zaken met de files. Ik informeer de Kamer periodiek op basis van de meest actuele modellen over de toekomstige knelpunten in de NMCA. Deze is voor volgend jaar voorzien, en ook weer op basis van de nieuwe WLO-scenario's. Ik ontraad deze motie dus. Die betekent een soort extra activiteit, terwijl deze informatie al in die twee andere onderzoeken beschikbaar is.

Ik kom bij de motie van het CDA op stuk nr. 23 over Schiphol. In de motie wordt de regering gevraagd om een proactief plan te ontwikkelen. Het is belangrijk dat ook bij Air France snel maatregelen worden genomen, net als bij de KLM. Zowel de Franse als de Nederlandse regering zijn van mening dat kostenreductie en productiviteitstijging enorm belangrijk zijn. Onderhandelen over een nieuw akkoord is echter aan de directie van Air France en de vakbonden. Noch de Franse noch de Nederlandse regering zit daarbij aan tafel. Het bedrijf is primair aan zet; dat moet een toekomststrategie ontwikkelen. Het is natuurlijk ook een beursgenoteerd bedrijf, waarvoor een overheid geen scenario's kan gaan ontwikkelen. De positie van het bedrijf KLM kunnen we versterken door de omstandigheden op de thuishaven Schiphol waar mogelijk te verbeteren. Wij gaan dat ook doen via de Actieagenda Schiphol. De regering spant zich daar zeer voor in. Ik ontraad dus deze motie.

Ik kom bij de motie op stuk nr. 24. Eén toezichthoudende autoriteit in de EU voor de RDE. In het AO hierover heb ik al gezegd dat één toezichthouder geen oplossing is om fraude te voorkomen. De onafhankelijkheid van de huidige toezichthouders is voldoende geborgd. We gaan tests uitvoeren volgens Europese regels. Die worden nu aangescherpt. Dat is wat mij betreft het belangrijkst. Ik wil liever dat er meer en betere samenwerking is tussen de verschillende toezichthouders dan dat er een nieuw orgaan wordt gecreëerd. Daarom ontraad ik de motie.

Mevrouw **Agnes Mulder** (CDA):
Het Europees Parlement heeft afgelopen week gezegd dat het toch verstandig is om één onafhankelijke toezichthoudende autoriteit in te stellen. Dat heeft te maken met het feit dat het heel erg is misgegaan. Dat zijn resultaten die we juist niet willen boeken. Je moet voorkomen dat het voor landen te aantrekkelijk is, dat er in een land met een auto-industrie een te hoge druk is met een lobby, waardoor daar dingen misgaan. Dan is het wel goed als je één onafhankelijke toezichthouder hebt die dat kan bekijken. Helaas is het op dat punt wel misgegaan. Op het gebied van landbouw is er de EFSA. Waarom kan dat hierbij niet werken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik heb eerder gezegd dat het niet zozeer is misgegaan omdat de verschillende toetsingsorganisaties een oogje hebben dichtgeknepen. Het is misgegaan omdat een individueel autobedrijf software heeft geïnstalleerd om de boel te misleiden. Elk land controleert een aantal automerken, vaak de automerken uit het eigen land. De toezichtorganisatie moet onafhankelijk zijn. Dat geldt ook voor onze eigen toezichtorganisaties. Deze moeten er niet iets beters uithalen voor hun eigen automerk dan voor andere automerken. Er is nog nooit een klacht geweest van automerken over de toetsing van een automerk uit een ander land. Dat is heel veelzeggend. De markt is namelijk ontzettend competitief. Als je maar enigszins het idee hebt dat de toetsingsorganisatie van een ander bedrijf die partij bevoordeelt, ben je er natuurlijk als de kippen bij om daar de aandacht van de Europese Commissie op te vestigen. Ik denk dat die organisaties dus werkelijk onafhankelijk hun werk doen. Dat is één. Ten tweede, als er een Real Driving Emissions-test komt en autobedrijven dus niet meer al die verschillende eigen testen mogen doen met afgeplakte deuren en de spiegeltjes eraf, is er gewoon één test. Dan kan iedereen

dat op dezelfde manier doen. Ook dat werkt volgens mij al goed. Ik vind het belangrijk dat er meer uitwisseling plaatsvindt tussen de bestaande organisaties over de best practices. Hoe moet je die testen uitvoeren? Ik vind het niet nodig om er nog een stap bovenop te doen met een extra organisatie. Ik weet dat het Europees Parlement daar een fan van is, maar ik ben dat niet.

Mevrouw **Agnes Mulder** (CDA):
Ik constateer dat het heel pijnlijk is dat dit soort dingen aan het licht komt vanuit de VS. Kennelijk is het toch nodig om de onafhankelijkheid te borgen. Het is ons tot op heden niet gelukt om dat goed voor elkaar te krijgen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik kom op de motie op stuk nr. 25, van mevrouw Cegerek, over het RIVM en de luchtkwaliteit. Samen met de zeven grote steden is er een actieplan opgesteld om de hardnekkige knelpunten aan te pakken. Ook na het NSL zal de luchtkwaliteit worden gemonitord. Dat heb ik al toegezegd. Dat wil ik op de efficiëntste manier doen. Welke manier dat is, is natuurlijk afhankelijk van beschikbare technieken en innovaties. Ik wil me niet vastleggen op het aantal meetpunten, maar als ik de motie zo mag lezen dat de metingen voldoende moeten zijn om de luchtkwaliteit goed te blijven monitoren, zie ik de motie als ondersteuning van beleid. Ik vind één deel spannend in de motie, namelijk: waarin voldoende budget voor het RIVM beschikbaar is. We denken dat er nu voldoende budget beschikbaar is. Ik ga ook uit van het huidige budget. We gaan er zelfs van uit dat het misschien zelfs wat efficiënter kan. Dat is volgens mij ook positief. Ik wil niet dat dit een soort open wens wordt, zoals ik ook bij andere moties zeg. Als je het aan een organisatie vraagt, kan er altijd meer geld bij. Ik doe het dus binnen het budget. Ik zorg ervoor dat er goed wordt gemonitord. Ik zie de motie als ondersteuning van beleid. Mocht er ooit, in de toekomst, toch een knelpunt blijken te zijn, dan kan de Kamer ons daarop wijzen.

De motie op stuk nr. 26 gaat over de overheidsinkopen van 60 miljard circulair. Er wordt gevraagd of 10% van de duurzame inkoop circulair kan zijn. Ik begrijp dat het niet om 10% van het budget gaat, maar om 10% van de activiteiten. Daar ben ik blij om, want dat betekent dat het niet zo'n enorme administratieve rompslomp wordt. Dit vinden wij ook zelf belangrijk. Ik laat het aan het oordeel van de Kamer of zij dit op deze manier wil doen.

De motie-Cegerek/Dijkstra op stuk nr. 27 over de circulaire economie beschouw ik als ondersteuning van beleid. Ik zal dit punt betrekken bij een brief die ik voor het AO Circulaire economie aan de Kamer zal sturen. In die brief zal ik de contouren aangeven van het bedoelde overkoepelende programma.

De motie-Cegerek/Dijkstra op stuk nr. 28 gaat over het oprichten van een kennisbank voor grondstoffen die kan dienen om de circulaire economie te bevorderen. Deze motie zie ik als ondersteuning van beleid. Ook dit punt betrek ik bij de brief die ik voor het AO Circulaire economie aan de Kamer zal sturen.

De motie-Hoogland/Van Tongeren op stuk nr. 29 gaat over de roetfiltertest. In het debat heb ik al aangegeven dat je het filter niet illegaal mag verwijderen. In de motie wordt gevraagd om dit in een soort verbodregeling vast te leggen, inclusief een verbod op adverteren. De staatssecretaris heeft in haar brief van 6 juli aangekondigd, te gaan onderzoeken hoe daarop bij de apk gecontroleerd kan worden en welke mogelijkheden daarvoor zijn. Ik zou graag wat ruimte willen hebben om hierop terug te komen. Ik vraag de indiener om deze motie aan te houden om te kunnen nagaan wat de consequenties zijn en wat wettelijk wel en niet mogelijk is.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Ik zag mevrouw Van Tongeren achter mij knikken, dus wij houden de motie aan.

De **voorzitter**:
Op verzoek van de heer Hoogland stel ik voor, zijn motie (34300-XII, nr. 29) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
De motie-Hoogland op stuk nr. 30 gaat over kilometertellerfraude. Ik zie deze motie als ondersteuning van beleid. Ik zet mij ervoor in om de kilometertellerfraude tegen te gaan. Wel plaats ik de kanttekening dat de optie om "onlogisch" aan te geven is toegevoegd als het gaat om import van auto's die al eerder in Nederland geregistreerd waren en om import van auto's met een buitenlands apk-rapport waarin de tellerstand hoger is dan de tellerstand in het voertuig. Dit doe ik ook later, als die verplichting er is en als die bilaterale afspraken er zijn, ook voor de auto's waar dat in kan. Ik blijf het in Brussel bepleiten, maar ik ben natuurlijk afhankelijk van andere landen. Er staat dat er per 01-01-2018 een verplichte uitwisseling van kilometerstanden moet zijn. Dat bepleit ik bij elk land waarmee wij bilateraal hebben kunnen afspreken.

De heer **Hoogland** (PvdA):
Dat is mooi, maar ik heb nog één punt. Ik weet dat de minister hackatons organiseert om die auto's uit te lezen. Stel dat de RDW er via de computer achter komt dat de kilometerstand anders is bij een geïmporteerde auto. Is de minister bereid om te laten onderzoeken of dat op een formulier of op de importpapieren kan worden aangegeven?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Daar ben ik zeker toe bereid. Als je iets weet, maar er niets mee kunt doen, is dat frustrerend. Niets is frustrerender dan dat, ook voor onze eigen mensen. Dat zal ik dus zeker laten onderzoeken.

In de motie-Hoogland/Visser op stuk nr. 31 wordt de regering verzocht, een impuls te geven aan de agenda van de Fietsersbond en de Kamer over de invulling van deze impuls te informeren voorafgaand aan het notaoverleg MIRT. Ik zie deze motie als ondersteuning van beleid. Ik ben bezig met decentrale overheden in het kader van Tour de Force. Daarnaast ben ik in twaalf "Beter Benutten"-regio's bezig met maatregelen die het gebruik van de fiets stimuleren. Ook ben ik bezig met fietssnelwegen. Daar is zo'n 100 mil-

joen mee gemoeid. Ik zie deze motie dus als ondersteuning van beleid.

De motie-Hoogland op stuk nr. 32 gaat over elektrische auto's en de apk. Ik zie deze motie als ondersteuning van beleid. Elektrische auto's zijn nu ook op de weg en moeten ook een apk ondergaan. Het goed functioneren van banden, lichten en remmen is niet afhankelijk van de vraag of de auto elektrisch is of niet. In de toekomst zal in Europa worden bezien of het nodig is om extra apk-eisen te stellen.

In de motie-Madlener op stuk nr. 33 wordt de regering verzocht om een voorstel naar de Kamer te sturen om de maximumsnelheid op de A2 tussen Amsterdam en Utrecht, en de A4 zo snel mogelijkheid te verhogen naar 130 km/u. Dat zie ik als ondersteuning van beleid, want ik ben ook van plan op allerlei terreinen dat te sturen. Ik zal de Kamer nader informeren of en wanneer een snelheidsverhoging op de A4 mogelijk is. Het moet immers wel binnen de geldende regels gebeuren. Ik zal ook aangeven welke maatregelen daarvoor eventueel nodig zijn. Onderzoek hiernaar zal worden gestart.

In de motie van de heer Madlener op stuk nr. 34 wordt de regering verzocht om het programma Beter Benutten af te schaffen, omdat de Algemene Rekenkamer concludeert dat het onvoldoende aantoonbare effecten oplevert. Ik wil dat even nuanceren. De Algemene Rekenkamer heeft gezegd dat hij nu nog niet goed kan inschatten wat de effecten zijn. Daarmee is het programma niet meteen bestempeld als een programma dat geen effecten heeft. Ik ben niet van plan om ermee te stoppen en zal de Kamer volgende maand informeren over de stand van zaken en de resultaten van het programma Beter Benutten. Ik ga ervan uit dat de heer Madlener na die presentatie wildenthousiast is en dat hij dan zou willen dat hij deze motie nooit had ingediend.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik zal de motie aanhouden in afwachting van de fantastische rapportage van deze minister.

De **voorzitter**:
Op verzoek van de heer Madlener stel ik voor, zijn motie (34300-XII, nr. 34) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Dan de motie van de heer Madlener op stuk nr. 35 over het schorsen van het kenteken. Het schorsen van een kenteken is bedoeld voor iemand die langere tijd de auto niet gebruikt. Het huidige model is in de jaren negentig opgesteld na overleg met de vaste commissie van de Tweede Kamer. De hoogte van het schorsingstarief is gelijk aan drie maanden motorrijtuigenbelasting om zo een drempel te hebben om tot schorsen over te gaan. Die drempel is destijds bewust ingebouwd. Bij verlenging is er een lager tarief. Dus als het echt is voor datgene waarvoor het bedoeld is, wordt het tarief ook lager. Ik denk dat dit een systematiek is. Derhalve ontraad ik de motie.

De heer **Madlener** (PVV):
De minister heeft in de schriftelijke beantwoording gerapporteerd dat het niet alleen gaat om het inbouwen van een drempel, maar dat het ook een kostendekkend bedrag moet zijn. Dat is met elkaar in tegenspraak. Enerzijds wordt er gezegd: het moet een hoog bedrag zijn om er een drempel in te bouwen, want anders wordt het lonend. Anderzijds kun je vraagtekens zetten bij de kostendekkendheid, terwijl dat toch het uitgangspunt is van de prijsbepaling. Is de minister bereid om een andere drempel in te bouwen, bijvoorbeeld één keer per jaar of iets dergelijks? Dan kunnen we echt naar die kostendekkendheid. Het hoeft immers niet zo duur te zijn. En dan hebben we toch een drempel.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik vind dit op zich een goede vraag van de heer Madlener. Toen ik de antwoorden las, dacht ik ook: het is het een of het ander, het is kostendekkend of een drempel. Ik heb gelezen dat alle tarieven van de RDW in principe kostendekkend moeten zijn. Dat doe je echter ook over de termijn. Later zie je ook weer een lager tarief. En een drempel is op zich logisch om te voorkomen dat het te vaak gebeurt.

Nu zegt de heer Madlener iets anders dan er in de motie staat. Hij vraagt: bent u bereid om een andere variant te onderzoeken waarbij het onaantrekkelijk wordt gemaakt, bijvoorbeeld een variant waarbij het een keer per jaar gebeurt? Ik ben daartoe bereid. Ik moet echter tegen deze motie zijn, want ik heb nog geen ander instrument. Ik wil best een keer kijken of andere instrumenten mogelijk zijn.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik zal de motie aanpassen en aan de Kamer doen toekomen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Aangezien ik niet weet hoe de motie wordt aangepast, houd ik het even bij ontraden. Dan zal dan vanzelf wel blijken.

De heer Madlener heeft een motie op stuk nr. 36 over de provinciale opcenten ingediend. Ik heb intensief overleg met de provincies over het stimuleren van verkeersveiligheid. De BDU-gelden zijn daar ook voor bedoeld. Het gebruik van opcenten is een bevoegdheid van de provincies zelf. Ik heb geen redenen om te constateren dat er op dat vlak meer geld naar de provincies moet. Ik ontraad dus de motie.

In de motie van mevrouw Van Veldhoven en mevrouw Cegerek op stuk nr. 37 wordt gevraagd, het sluiten van een geïntegreerd grondstoffenakkoord te verkennen en te verkennen waar knelpunten en ambities liggen en wie wat zou bijdragen om de kansen die er liggen voor Nederland te realiseren. Ik beschouw de motie als ondersteuning van beleid. Ik zal dit meenemen in het overkoepelend programma voor de circulaire economie waarvan de contouren staan in de brief waar ik het al eerder over gehad heb.

In de motie-Van Veldhoven/Van Helvert op stuk nr. 38 over de spoorherijking wordt de regering verzocht, geen onomkeerbare stappen te zetten wat betreft de herijking voordat er met de Kamer over is gesproken. Die motie is ondersteuning van beleid. Uiteraard heeft de Kamer het laatste woord. Dit komt aan de orde in het notaoverleg MIRT. Ik vind wel

dat je met elkaar een moment moet agenderen en daarom noem ik dat ook. Als het tot de eeuwigheid wordt uitgesteld, kunnen wij niets uitgeven.

In de motie-Van Veldhoven c.s. op stuk nr. 39 wordt de regering verzocht, haar betrokkenheid te baseren op gesignaleerde hotspots en zich hierbij niet enkel te richten op de steden. Dat zal gaan over het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, het NSL. Het actieplan is er juist op gericht om hotspots en knelpunten op te lossen. Daar waar normen hardnekkig en structureel niet worden gehaald, wordt gekeken naar aanvullende maatregelen. Dat is momenteel alleen in Amsterdam en Rotterdam het geval. Daarom ontraad ik de aanneming van de motie.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
In de motie wordt eigenlijk gevraagd om een principe-uitspraak. Volgens mij deed de minister die in haar beantwoording wel deels. Wat haar betreft hoeft het niet alleen om de steden te gaan. Als er ergens anders hotspots en knelpunten zijn, zou zij er niet per se op tegen zijn. Vervolgens zij zei: ik weet het nog niet allemaal, dus ik laat het even bekijken. Daarom heb ik de motie toch ingediend. Zegt de minister nu: ik trek mijn eerdere woorden in en kijk alleen naar de steden? Of zegt zij nog steeds: het moet gaan om de problemen, en daar waar er problemen zijn, zal ik bezien hoe wij vanuit het Rijk onze verantwoordelijkheid kunnen nemen? Want daar wordt om gevraagd in de motie.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik begeef mij op een terrein waarop ik zelf niet dagelijks actief ben. Zoals ik ernaar kijk, hebben wij gezegd: Weliswaar is het NSL afgelopen en zien wij rondom de snelwegen geen knelpunten meer, maar in de stedelijke gebieden zien wij nog een aantal knelpunten. Het Rijk zou kunnen zeggen: het is verder aan die steden om daarnaar te kijken. Wij hebben er echter zelf rijksbreed ook belang bij, juist omdat er op stedelijk niveau zo veel gebeurt, om te bezien hoe wij kunnen meewerken aan een oplossing. Dat is de reden waarom de staatssecretaris met een aantal steden heeft afgesproken om het NSL verder door te zetten, om gezamenlijk te bezien hoe wij tot oplossingen kunnen komen. Wij constateren op dit moment geen andere knelpunten. Het kan best zijn dat je in de toekomst knelpunten op andere punten constateert, maar ook dan is het zo dat het Rijk niet bij voorbaat zegt: dan ga ik ook die in een programma opnemen. Ook dan zal, net als nu, de vraag zijn of het Rijk vindt dat het zich daarmee wil bemoeien. Zijn daar redenen voor, of niet? Of is het typisch iets lokaals, waarvoor een lokale oplossing moet worden gevonden? Er is dus geen principe-uitspraak dat wij altijd alle hotspots zullen aanpakken, maar er is wel een uitspraak dat wij het belangrijk vinden om in Nederland knelpunten op te lossen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Dan denk ik dat minister, als zij de motie nog eens heel goed leest, zou kunnen komen tot het oordeel "ondersteuning van beleid". Voorheen hadden we echt een nationaal programma. Als je een hotspot of een probleem had, kon je in het kader van dat programma aankloppen. Nu zijn er alleen nog individuele afspraken met steden en is het kader eigenlijk weg. Daar is ook een reden voor, maar daarom is het belangrijk dat de minister, bijvoorbeeld in het kader van deze motie, de principe-uitspraak steunt dat, als er echt een hotspot is, dit gesignaleerd kan worden. De afweging "is er werkelijk sprake van de noodzaak tot betrokkenheid van het Rijk, of kan dit prima lokaal?" is dan uiteraard altijd aan het kabinet. Die vrijheid geef ik de minister uiteraard. De bedoeling is niet dat het Rijk het overal moet doen, maar het moet ook niet alleen beperkt blijven tot de steden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Twee dingen. Ten eerste: de staatssecretaris heeft gekozen voor voortzetting van het programma en daarbij bewust gekozen voor deze steden, misschien omdat er geen andere knelpunten gezien werden, maar misschien ook om andere redenen. Ik wil dat nu dus niet openstellen voor allerlei andere zaken. Ten tweede zegt mevrouw Van Veldhoven dat het Rijk niet meteen hoeft mee te doen als er een hotspot wordt gesignaleerd; het Rijk mag dan de keuze maken om daar wel of niet bij betrokken te worden. Dat kan al, want hotspots worden al gesignaleerd. Wij hebben allemaal meetpunten, dus als zich ergens een knelpunt voordoet, kunnen wij dat zien. Ik zie de motie op stuk nr. 39 als een motie waarmee in de toekomst de deur open wordt gezet voor allerlei vraagstukken die misschien helemaal niet des Rijks zullen zijn. Om die reden onraad ik de motie. Verder lijkt het mij het beste om dit punt te bespreken op het moment waarop het verdere programma aan de orde is. Misschien kunnen de indieners van de motie dan zeggen waar er naar hun oordeel nog problemen zijn. Wij spraken al even over de tunnelmonden; bestaan daar nu wel of niet problemen? Ik ga ervan uit dat de staatssecretaris er bewust voor heeft gekozen om dat alleen in de steden te doen.

In de motie-Van Veldhuizen/Agnes Mulder op stuk nr. 40 wordt de regering verzocht om samen met de VNG, het IPO en de Unie van Waterschappen onderzoek te doen naar duurzaam inkopen en het uitvoeren van een duurzaaminkopencheck, om kansen voor zowel de overheid in kwestie als het innovatieve bedrijfsleven te identificeren. Volgens mij gebeurt er al heel veel op dit vlak. De in de motie genoemde optie kan met IPO, VNG en waterschappen verkend worden, maar dat moeten zij dan zelf willen. Het gevraagde in de motie mag ook niet dubbelen met de uitwerking van de benchmark maatschappelijk verantwoord inkopen, om onnodige administratieve lasten te voorkomen. Derhalve laat ik het oordeel over de motie op stuk nr. 40 aan de Kamer.

In de motie-Van Veldhoven c.s. op stuk nr. 41 wordt de regering verzocht te kiezen voor een oplossing binnen de "Bak van Amelisweerd", waarmee 400 miljoen kan worden bespaard, welk bedrag kan worden ingezet voor het onderhoud van het spoor. Ik ontraad deze motie, niet alleen omdat ik een schuif tussen de modaliteiten onwenselijk vind, maar ook omdat wij de PAK bij Utrecht reeds vele maken besproken hebben en omdat de Kamer heeft besloten om het te doen op de wijze waarop wij het nu hebben vormgegeven.

In de motie-Van Veldhoven op stuk nr. 42 wordt de regering verzocht om bij eventuele vrijval van middelen uit het Afvalfonds deze middelen in te zetten voor ander afval- en grondstoffenbeleid. Ik verzoek de indieners van de motie om deze aan te houden. Het Afvalfonds is opgericht om de Raamovereenkomst Verpakkingen, die afliep in 2012, uit te voeren. Het Afvalfonds is zo goed als klaar met haar werk-

zaamheden. Het bestuur zal ons een concepteindrapport sturen met de eindbevindingen over de bestedingen van de middelen in het fonds. Wij verwachten dat dit rapport ons medio november zal worden toegestuurd. Het is mijn voornemen om het rapport, voorzien van mijn reactie, aan de Kamer te sturen. Ik heb kennisgenomen van de oproep aan de regering om de resterende middelen beschikbaar te houden. Ik verzoek mevrouw Van Veldhoven haar motie aan te houden totdat ik de Kamer mijn reactie op het genoemde rapport heb gestuurd.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Dat lijkt mij een reëel verzoek, zeker omdat de rapportage op korte termijn kan worden verwacht. Ik houd de motie aan.

De **voorzitter**:
Op verzoek van mevrouw Van Veldhoven stel ik voor, haar motie (34300-XII, nr. 42) aan te houden.

Daartoe wordt besloten.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
In de motie-Dik-Faber op stuk nr. 43 wordt de regering verzocht met de verpakkingsindustrie overeen te komen dat de vergoeding uit het Afvalfonds voor de inzameling van plastic verpakkingen ook beschikbaar komt voor bedrijfsmatig afval en met NS afspraken te maken over het gescheiden inzamelen van ten minste papier en plastic op alle intercitystations. Ik ontraad deze motie, want het Afvalfonds is niet bestemd voor bedrijfsmatig afval. In het kader van de green deal voor afvalscheiding op stations maken wij afspraken over gescheiden inzameling. Ik denk dat de discussie over de wijze waarop het afval op stations zo goed mogelijk gescheiden kan worden, het beste in dat kader gevoerd kan worden.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Het punt is dat er nu op veel plekken, waaronder stations, maar bijvoorbeeld ook ziekenhuizen en recreatieparken, kansen voor gescheiden inzameling blijven liggen omdat het financieel niet uitkomt. Ook de met NS afgesloten green deal komt maar moeizaam van de grond omdat de financiën nog een probleem zijn. In de lijn van het uitgangspunt dat de vervuiler betaalt, is het niet onlogisch om het bedrijfsleven via het Afvalfonds te laten bijdragen in de kosten van het opruimen van het afval. Dat staat in de motie. Ik hoop dat de minister na deze toelichting haar oordeel over de motie wil herzien.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik ben even aan het zoeken, want volgens mij heb ik deze vraag ook voorbij zien komen in de schriftelijke vragen. Het is niet aan het Rijk om de budgetten van het Afvalfonds te verdelen en het Afvalfonds is ook niet bestemd voor bedrijfsmatig afval. Er is een green deal station. Volgens mij moeten wij erover praten hoe je dit binnen die green deel zou kunnen financieren en wat je daarop zou kunnen doen. Deze motie moet ik in ieder geval ontraden.

Dan kom ik bij de motie-Dik-Faber op stuk nr. 44. Daarin wordt de regering verzocht om het project "Elke vierde vrachtwagen synchromodaal" financieel te ondersteunen met een bedrag van €125.000 in 2016, 2017 en 2018, waarbij er van uit wordt gegaan dat ook de provincies het ondersteunen. Ik juich de doelstelling van dat project toe, maar zal het in deze algemene vorm niet kunnen ondersteunen. Een dergelijke bijdrage komt namelijk neer op een algemene subsidie en zoals u weet heb ik in lijn met kabinetsbeleid subsidies voor de verschillende voorlichtingsbureaus in 2012 stopgezet. Wel zie ik een goede aansluiting met de MIRT-onderzoeken Goederencorridor Oost- en Zuid-Nederland. Ik ben bereid om in gesprek met het Bureau Voorlichting Binnenvaart te bezien of het mogelijk is om een beperktere, gerichtere maatwerkopdracht uit te laten voeren onder de paraplu van de MIRT-onderzoeken Goederencorridor Oost- en Zuid-Nederland. Zoals het hier staat opgeschreven, ontraad ik de motie, maar u hoort wat ik op hetzelfde vlak wel wil doen.

Dan kom ik bij de motie-Dik-Faber op stuk nr. 45 waarin de regering wordt verzocht om de Nationale Adaptatie Strategie in overleg met de VNG en het Klimaatverbond te verbreden tot een stimuleringsprogramma klimaatadaptatie en hiervoor zo nodig extra middelen te zoeken. Het programma ruimtelijke adaptatie richt zich op de bewustwording van provincies en gemeenten. Daarvoor is de stimuleringsregeling bedoeld. Vooralsnog is er mijns inziens geen reden om nu al te stellen dat de aanpak in de regeling tekortschiet. Ik ontraad dan ook deze motie.

De motie-Dik-Faber op stuk 46 verzoekt de regering om een green deal te sluiten met kledingconcerns over de toepassing van hergebruikt textiel in nieuwe kleding. Ik ben bereid met de sector te verkennen of een green deal voor het hergebruik van kleding mogelijk is.

De **voorzitter**:
Mag ik u vragen om een duidelijk oordeel over de motie?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Oordeel Kamer, zeg ik dan, want ik ben ertoe bereid, maar het is een motie van mevrouw Dik-Faber en ik weet niet wat de rest van de Kamer ervan vindt.

In haar motie op stuk nr. 47 heeft mevrouw Dik Faber de regering gevraagd om tijdens het EU-voorzitterschap met een voorstel te komen voor aanpassing van de Ecodesignrichtlijn ter ondersteuning van de circulaire economie. Ik leer heel veel in twee dagen over allerlei termen. Nederland zet er met België en Duitsland op in om de Ecodesignrichtlijn te verbreden, zodat meer producten duurzaam worden ontworpen. Ik zie deze motie als ondersteuning van beleid.

In de motie-Van Tongeren op stuk nr. 48 wordt de regering verzocht om onderzoek te laten doen naar mogelijkheden om het zwavelgehalte in luchtvaartbrandstof verder terug te dringen, in Europees verband draagvlak daarvoor te zoeken en de Kamer daarover te informeren. Zoals ik in eerste termijn aangaf, worden maatregelen gericht op de chemische samenstelling van kerosine internationaal bepaald. Per brief van 25 maart 2015 heeft de staatssecretaris de Kamer bericht dat er op initiatief van mijn ministerie in het milieucomité van de European Civil Aviation Confe-

rence (ACAC) met lidstaten en industrie ook over het zwavelgehalte in vliegtuigbrandstof is gesproken. In het Europees milieucomité is er weinig draagvlak voor inzet op het reduceren van de zwavelgehalte in luchtvaartbrandstof, omdat de verwachting is dat internationaal succes van een dergelijke maatregel weinig kansrijk is. Derhalve wordt er thans ingezet op meer kansrijk geachte sporen zoals de reductie van het brandstofgebruik en de reductie van fijnstofemissie door technologische maatregelen aan de bron, de vliegtuigmotor, en de toepassing van biobrandstoffen met een lager zwavelgehalte. Ik ontraad deze motie.

Ik kom bij de motie-Van Tongeren op stuk nr. 49. Daarin wordt de regering verzocht om alle typen dieselvoertuigen Euro 3, 4, 5 op de weg op hun uitstoot te testen en de Kamer hierover te informeren. Ik ontraad deze motie. In het verleden kon TNO Euro 4-diesel alleen meten op de rollerbank, omdat er nog geen mobiele meetapparatuur beschikbaar was. Deze metingen zijn toen uitgevoerd onder realistische rijomstandigheden die representatief zijn voor de situatie op de weg. De Euro 5-dieselauto's zijn zowel op de rollerbank onder realistische rijomstandigheden als op de weg getest, maar daar heb ik eerder al iets over verteld. Hier staat ook dat tussen beide manieren van testen van TNO slechts kleine verschillen zijn, waaruit blijkt dat ook de test op de rollerbank zoals TNO die voor dieselauto's uitvoert representatief is voor de werkelijke uitstoot op de weg.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ik deed erg mijn best om me in te houden, maar dit is nu juist waar het hele dieselsjoemelverhaal van Volkswagen over gaat: je kunt de auto niet een-op-een transponeren van de rollerbank naar de weg. Dat wordt nu als argument gegeven om niet meer te hoeven kijken. Wij weten helemaal niet of er in Euro 3 en 4 ook sjoemelsoftware zit. Juist de realistische test is bedoeld om dat vast te stellen. Dat is de reden waarom ik deze motie heb ingediend.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik heb in het debat al gezegd dat ik er technisch niet zo diep in zit dat ik weet of dit daar nog invloed op heeft. TNO geeft in elk geval nu aan dat het wat haar betreft geen beter inzicht geeft. Ik heb ook gezegd dat ik, mocht blijken dat die invloed er wel is — die vraag kan ik nu technisch niet beantwoorden — ervan uit ga dat TNO daar rekening mee houdt in al haar testen, zowel die op de rollerbank als die op de weg. Mochten nieuwe inzichten een rol spelen, kunnen die dus ook gewoon gebruikt worden. Ik ontraad dus deze motie.

Dan kom ik bij de motie op stuk nr. 50 van mevrouw Tongeren, waarin de regering wordt verzocht om met urgentie uitvoering te geven aan de afspraak om een langdurige campagne te houden om de wenselijke veranderingen in mobiliteitscultuur te stimuleren, onder andere Het Nieuwe Rijden, en de Kamer hierover te informeren. Je kunt je natuurlijk afvragen wat dan de wenselijke verandering in mobiliteitscultuur is, want die zal verschillen tussen het ene en het andere Kamerlid. Laat ik er het volgende op zeggen. In het SER-akkoord is afgesproken dat marktpartijen een volgende stap voor Het Nieuwe Rijden zullen definiëren. Dat is logisch, want Het Nieuwe Rijden leidt tot brandstofbesparing en het levert de autogebruiker geld op. De RAI, de BOVAG, de VNA en de ANWB werken dat op dit moment uit. De regering zal die campagne dus niet gaan doen, maar die andere partijen. Als ik de motie zo mag lezen, beschouw ik haar als ondersteuning van beleid. Als mevrouw Van Tongeren wil dat we zelf nu weer een regeringscampagne gaan opzetten, moet ik haar ontraden.

De **voorzitter**:
Even voor de duidelijkheid: ik zag mevrouw Van Tongeren knikken. Dat betekent dat de minister de motie zo kan interpreteren en dat zij dus ondersteuning van het beleid is.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Ja. Die tekst is namelijk niet de interpretatie van de Tweede Kamerleden, maar de letterlijke tekst die in het energieakkoord staat. Als we nogmaals onderschrijven dat het inderdaad gaat gebeuren zoals het energieakkoord staat, ben ik al een stuk tevredener. Ik dank de minister ervoor dat zij het oordeel over deze motie aan de Kamer laat.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Laat ik er een heldere uitleg bij geven. In het energieakkoord zijn natuurlijk alle afspraken uitgewerkt. Daarin is afgesproken dat niet de regering die campagne gaat doen, maar dat die andere partijen dat gaan doen. Dit is nog een tekst van voor de tijd dat het uitgewerkt was. Daarom ben ik ook zo helder over hoe het in elkaar zit.

In de motie op stuk nr. 51 wordt gevraagd om sjoemeldiesels uit te sluiten van lopende of nieuwe aanbestedingsprocedures. Ik ontraad de motie. De minister voor Wonen en Rijksdienst heeft op 6 oktober een brief hierover aan de Kamer gestuurd. Het is Pon die inschrijft op aanbestedingen, niet Volkswagen. Juridisch gezien zijn er geen mogelijkheden om Pon uit te sluiten bij aanbestedingen en daarom ontraad ik de motie.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Pon is aangeklaagd wegens ambtelijke omkoping. Op die gronden is dat contract voortijdig beëindigd. Er loopt nu een nieuwe aanbesteding die tot uiting moet komen op 1 juli 2016. Het is wel degelijk mogelijk om bij die aanbesteding Volkswagen uit te sluiten, omdat Volkswagen fraude toegegeven heeft. Ik kan de wetsartikelnummers er ook nog bij leveren. Het is dus allebei wel degelijk mogelijk. Dat zou ook overeenkomen met hoe de overheid invulling wil geven aan duurzaam inkopen. Het kan dus wel degelijk.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Als een organisatie zelf iets doet wat niet in de haak is, kun je die organisatie uitsluiten van de aanbesteding. Bij de sjoemeldiesels was het niet Pon, want de zaak die mevrouw Van Tongeren noemt gaat over iets anders. Voor de huidige activiteiten kan Pon dus niet worden uitgesloten. Mevrouw Van Tongeren heeft het echter over toekomstige aanbestedingen. Daarvoor geldt volgens mij dat de regering ook gewoon duidelijk moet zijn over wat zij wil inkopen en hoe zij dat wil doen. Ik heb begrepen dat Pon alle diesels gaat terugroepen en dat men voor eind 2016 deze software uit alle auto's gehaald wil hebben. Op deze manier zouden we dus bij voorbaat zeggen: deze auto's mogen toch niet meer

meedoen, ook al zijn het weer "normale" auto's geworden. Ik ontraad dus gewoon deze motie. Ik vind ook dat zij eigenlijk bij de minister voor Wonen en Rijksdienst aan de orde zou moeten zijn. Daar is zij ook al aan de orde gekomen en de minister heeft de Kamer er ook al een brief over gestuurd.

De **voorzitter**:
Ik zie dat mevrouw Van Tongeren hierop weer wil reageren. U gaat elkaar niet overtuigen op dit punt, mevrouw Van Tongeren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):
Duurzaam inkoopbeleid viel onder de staatssecretaris en valt nu onder de minister. Ik zal dit ook bij Veiligheid en Justitie proberen. Iedereen verwijst hierbij naar de ander. Er staat: sjoemeldiesels. Dat betekent dat dieselauto's waarin niet meer wordt gesjoemeld, wel mogen. Ik wil de tekst van de motie nog wel wat aanpassen om dat duidelijker te maken. Ik vind het wel heel jammer dat de overheid niet duidelijk zegt dat zij in Nederland de wet wil handhaven en ...

De **voorzitter**:
Dank u wel. Dit is voldoende, mevrouw Van Tongeren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik zeg nogmaals dat ik heb begrepen dat hiervoor gewoon geen juridische mogelijkheden zijn.

Ik kom bij de motie op stuk nr. 52 van de heer Bisschop en mevrouw Dik-Faber, de motie die de heer Bisschop zo graag nog zou willen intrekken. Misschien doet hij dat wel, misschien doet hij dat niet. Ik streef naar het versnellen van de professionalisering. Laat ik zeggen dat ik de heer Bisschop hierin graag tegemoet wil komen door dit in 2017 te doen. Ik heb echter een "maar" waardoor ik dit de heer Bisschop niet durf te beloven; ik wil nooit loze beloftes doen. Ik weet namelijk niet of er wijziging in regelgeving nodig is. Als regelgeving moet worden gewijzigd, kan het misschien pas per 1 januari 2018 in werking treden. Ik weet niet wat de heer Bisschop hiermee wil gaan doen. Ik zal er in ieder geval alles aan doen om het sneller te realiseren voor zover dat mogelijk is. Ik voel me alleen maar beperkt door het eventueel nodig zijn van een wijziging in de regelgeving.

De **voorzitter**:
Wat is het oordeel over de motie, minister?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik laat het oordeel over de motie aan de Kamer.

De heer **Bisschop** (SGP):
Dan mag zij toch op voldoende steun rekenen, hoop ik? Misschien kan de minister even schriftelijk uiteenzetten wat er feitelijk mogelijk is op dit punt. Het is duidelijk dat we de intentie delen, maar hoe nu verder?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Dat kan denk ik wel. Ik zit er niet zo diep in. Ik zeg eigenlijk al dat we moeten bekijken hoe snel we het kunnen doen. Het valt denk ik onder het AO leefomgeving. Ik weet eigenlijk niet precies waar het onder valt. Misschien kan dit ergens in een verzamelbrief worden opgenomen. Daarin moet dan staan hoe snel het kan en of we wel of geen belemmeringen zien om het vóór 2018 te doen.

De heer **Madlener** (PVV):
Ik wil graag nog even terugkomen op de motie op stuk nr. 35, waarmee ik de prijs van het tijdelijk schorsen van een kenteken wil verlagen. Het gaat daarbij natuurlijk om mensen die alleen 's zomers rijden in een tweede autootje en 's winters die auto in de garage willen hebben. Ik begrijp dat het niet lonend moet zijn om iedere vakantie je auto maar te schorsen. Er moet dus een drempel zijn, maar dat hoeft geen financiële drempel te zijn. De minister vond dat ook logisch. Ik wil mijn motie daarom aanpassen. Het dictum zou dan als volgt luiden: verzoekt de regering, te onderzoeken op welke wijze de kosten van het schorsen van een kenteken fors in prijs kan worden verlaagd. Dat zou de minister de ruimte laten om daar gewoon eens goed naar te kijken. Ik hoop dat de minister het oordeel over de motie in die vorm aan de Kamer kan laten.

De **voorzitter**:
De motie-Madlener (34300-XII, nr. 35) is in die zin gewijzigd dat zij thans luidt:

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de RDW €73 tot €120 rekent voor het schorsen van een kenteken;

van mening dat het schorsen van een kenteken niets meer is dan een eenvoudige administratieve handeling;

verzoekt de regering, te onderzoeken op welke wijze de kosten van het schorsen van een kenteken fors in prijs kan worden verlaagd,

en gaat over tot de orde van de dag.

Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 53, was nr. 35 (34300-XII).

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Oordeel Kamer.

Ik kom op de amendementen. Dat zijn er niet zo heel veel, dus wij naderen het einde. Het eerste amendement is het amendement op stuk nr. 7 van de heer Madlener. Dat gaat over extra geld ten bate van doorstroming en verkeersveiligheid op het wegennet. Ik ontraad dit amendement. Vanuit het Rijk heb ik een verantwoordelijkheid voor het nemen

van maatregelen ter verbetering van de doorstroming en de verkeersveiligheid op het rijkswegennet. Bij aanleg en onderhoud van rijkswegen worden de richtlijnen voor verkeersveiligheid gehanteerd. Ik heb budget beschikbaar in het Infrafonds voor de uitvoering van het pakket Meer Veilig 3. Op de drukste plekken van het rijkswegennet is er daarnaast verkeersmanagement: signalen boven de weg die kop-staartbotsingen voorkomen en daarmee een belangrijke bijdrage leveren aan de veiligheid. Ik heb hier een heel verhaal. Het programma Beter Benutten kent ook structurele aanpassingen van het onderliggende wegennet. De verantwoordelijkheid voor de verkeersveiligheid en de doorstroming liggen bij de provinciale en de gemeentelijke wegbeheerders. Ik heb daarover wel intensief overleg met hen. Af en toe koppel ik een en ander terug aan de Kamer, bijvoorbeeld het aantal ernstig gewonden. Binnenkort zal daarover weer een brief naar de Kamer komen. De voorgestelde dekking — artikel 13 RO — heeft consequenties voor bestuurlijk vastgestelde afspraken met de regio over het saneren van vervuilde bodem volgens het convenant bodem en ondergrond. De afspraak is dat in 2020 alle spoedlocaties moeten worden aangepakt. De heer Madlener vraagt mij om meer middelen te steken in verkeersveiligheid, maar andere partijen vragen mij juist om meer middelen te steken in spoor of in fietspaden. Ik maak de keuze zoals die is vastgelegd in de begroting voor 2016. Daarom ontraad ik het amendement.

Ik kom op het amendement op stuk nr. 8 van mevrouw Van Veldhoven. Ik ontraad dit amendement. Hierin wordt gevraagd om een bijdrage te leveren vanuit de investeringsfondsen ...

De **voorzitter**:
Even voor de duidelijkheid, wij hebben het nu over het amendement op stuk nr. 12 (34300-XII) over €480.000. Klopt dat?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ja. Ik ga nu uitleggen waarom ik het amendement ontraad.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66):
Naar aanleiding van de beraadslaging en de toezegging van de minister om een scan uit te voeren, lijkt het mij logisch dat wij de scan eerst afwachten voordat wij verdere middelen toekennen aan de ILT. Ik dank de minister voor die toezegging. Er lag ook een motie van de heer Smaling die ik mee zou ondertekenen. Dat lijkt mij de eerste stap. Vanaf daar gaan wij weer verder. Voor nu trek ik het amendement in.

De **voorzitter**:
Het amendement-Van Veldhoven/Smaling (stuk nr. 34300-XII, nr. 12) is ingetrokken.

Dat betekent dat ook het amendement-Van Veldhoven/Smaling (stuk nr. 34300-A, nr. 13) is ingetrokken. Dat is namelijk de dekking van het amendement.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ik kom op het amendement op stuk nr. 10 van mevrouw Dik-Faber. Ik ontraad dit amendement om de reden die ik al heb gegeven. Hierover is immers ook een motie ingediend. Ik heb al eerder gezegd dat ik de doelstelling van het project toejuich. Dat gaat over vrachtwagens. In deze algemene vorm zou ik het niet ondersteunen. Wij hebben de subsidie voor verschillende voorlichtingsbureaus in 2012 stopgezet. Aangezien ik het gevraagde budget reeds beschikbaar heb op artikel 18 is een amendement onnodig en kan ik met het budget op artikel 18 nagaan of ik in het kader van het MIRT-onderzoek wat kan doen. Ik heb dat net ook gezegd bij de behandeling van de motie. Ik ontraad dit amendement dus.

Ik kom op het amendement van mevrouw Dik-Faber over snelfietsroutes (34300-A, nr., 11). Ik ontraad dit amendement. Ik onderstreep het belang van fietsen. In het kader van Tour de Force ben ik daarmee bezig en kan de Fietsersbond zijn ideeën inbrengen voor het stimuleren van fietsgebruik. De aanleg van snelfietsroutes wordt door mij al ondersteund door bijdragen aan het programma Beter Benutten. In antwoord op de vraag van de heer Hoogland heb ik al eerder gezegd dat ik in het voorjaar bij het volgende MIRT zal rapporteren over het maatregelenpakket van Beter Benutten, inclusief de fietsmaatregelen. De ChristenUnie vraagt mij om middelen van onze onderdelen te verschuiven naar snelfietsroutes. Bij andere keuzes heb ik al gezegd dat ik die schuif tussen de modaliteiten niet maak. Ik houd de verdeling zoals zij is in de begroting 2016.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie):
Daarstraks werd een motie van de twee coalitiepartijen over ditzelfde fietsnetwerk besproken. In die motie staat dat we een impuls gaan geven aan dat netwerk. De minister heeft het oordeel over die motie aan de Kamer gelaten. Ik vind dat heel terecht en ik steun haar ook, maar dat kan natuurlijk niet zonder extra budget. De minister zegt eigenlijk dat zij het prima vindt en dat zij het oordeel over deze motie aan de Kamer laat, maar waar gaat zij het geld vandaan halen? Met dit amendement wordt het geld geregeld. Ik wil graag meedenken over een andere dekking, maar of het nu uit de lengte of uit de breedte komt, er zal toch extra geld moeten komen als we een impuls willen geven aan het netwerk.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Dat kan wat mij betreft bijvoorbeeld ook binnen Beter Benutten gebeuren. Binnen de programma's van Beter Benutten die nog niet zijn ingevuld, is er ook ruimte voor dit soort zaken. Dit betekent dat wij daarnaar moeten vragen en dat wij dat moeten gaan organiseren met de gemeenten en de regio's die een rol spelen. Het kan eventueel ook uit bestaande budgetten. Binnen je budgetten kun je je focus voor een deel verleggen naar het gebruik van de fiets. Mevrouw Dik-Faber haalt het geld nu echter ergens weg waar wij dat onwenselijk vinden. Daarom ontraden wij dit amendement.

Ik krijg allerlei adviezen binnen, maar ik weet niet over welke amendementen zij gaan. Ik kijk dus even naar mijn ambtenaren, maar ik zie dat zij in gesprek zijn. Ik ga dus even door.

Ik kom op het amendement van mevrouw Dik-Faber over het spoor (34300-A, nr. 9). Ik ontraad dit amendement. De

ChristenUnie vraagt mij om meer middelen te steken in spoor. Andere partijen vragen mij om meer middelen te steken in wegen, zoals ik zojuist al zei. Volgens mij is het pakket dat nu is vastgelegd, evenwichtig. Ik voldoe ook aan de afspraken die wij binnen de coalitie hierover gemaakt hebben. Meer wil ik er op dit moment eigenlijk niet over zeggen.

Het volgende amendement is ook van mevrouw Dik-Faber (34300-XII, nr. 11). Het gaat over de dekking van de aanloopkosten van een proeffabriek voor de sortering van textielvezels. Ik ontraad dit amendement. De rijksoverheid heeft diverse regelingen voor innovatieve ondernemingen waarvan deze initiatiefnemer gebruik kan maken wanneer hij aan de gestelde criteria voldoet. De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland biedt een overzicht van deze regelingen.

Ik kom op het amendement van mevrouw Dik-Faber dat gaat over maatschappelijk verantwoord inkopen (34300-A, nr. 10). Ik ontraad dit amendement. Ik ga graag met de Kamer in gesprek over een plan van aanpak voor maatschappelijk verantwoord inkopen. Dat is een gezamenlijk plan van vijf departementen. De activiteiten in het plan zijn gedekt binnen de begroting van de betrokken departementen. Hierdoor is het voorgestelde amendement niet nodig. Mevrouw Dik-Faber heeft gevraagd naar de budgetten voor duurzaam inkopen van de afgelopen drie jaar. Ik zal dat nagaan en ik zal antwoord geven op de vraag hoe dat in elkaar zit.

De **voorzitter**:
Mag ik ervan uitgaan dat u daarmee ook de dekking van datzelfde amendement hebt ontraden?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:
Ja, dat is het amendement met nummer 34000-XII, nr. 9. Ik ga ervan uit dat dit in één klap gaat, maar het is goed dat u ernaar vraagt, voorzitter.

Ik kom bij het amendement-Van Tongeren (34000-XII, nr. 6). Dat vraagt om een subsidie voor Het Nieuwe Rijden. Ik ontraad dit amendement. Het Nieuwe Rijden leidt tot aanzienlijke brandstofbesparing, is veiliger, is verplicht onderdeel van rijexamens, is een vaste module bij vrachtwagenchauffeurs et cetera. We hebben in het SER-akkoord afgesproken dat marktpartijen de volgende stap voor Het Nieuwe Rijden zullen definiëren. Het is ook logisch omdat Het Nieuwe Rijden direct leidt tot brandstofbesparing en de autogebruiker dus geld oplevert. Ik ontraad het amendement gezien de reeds gepleegde inzet van de overheid en de gemaakte afspraken in het SER-akkoord.

Ik kom te spreken over het amendement-Houwers (34000-A, nr. 14), dat regelt dat ERTMS-budget naar regionale lijnen gaat. Ik ontraad dit amendement. Het klinkt herhalend, want ik heb ze tot nu toe allemaal ontraden. De heer Houwers betoogt dat ERTMS kan worden getemporiseerd en wil budget vrijspelen voor regionale projecten. Het is een prioriteit van dit kabinet en een Europese prioriteit. ERTMS is belangrijk voor het realiseren van de ambities van de Lange Termijn Spooragenda. Om die reden is het expliciet buiten de herijking gehouden. Dit amendement zou het budget voor het ERTMS-programma verlagen. Daarmee komen de doelen van de Lange Termijn Spooragenda in gevaar, wat onwenselijk is. Daarom ontraad ik het amendement.

Er is nog één motie waarop ik wil terugkomen. Die schijn ik ontraden te hebben terwijl dat niet de bedoeling was. Het betreft de motie-Dik-Faber op stuk nr. 44, die gaat over — het is een beetje technisch — het financieel ondersteunen in 2016, 2017 en 2018 van het project Elke vierde vrachtwagen synchromodaal. Ik zie de motie als ondersteuning van beleid omdat zij als strekking heeft om de goederen van weg naar water te brengen. Ik zal het niet doen in de vorm van een algemene subsidie, zoals ik al heb gezegd, maar in de vorm van een aansluiting bij het MIRT-onderzoek en via het Bureau Voorlichting Binnenvaart. Ik was negatiever tegen mevrouw Dik-Faber dan ik had moeten zijn.

Hiermee ben ik aan het einde gekomen van de behandeling van alle moties, amendementen en vragen. Ik dank de Kamer hartelijk voor haar inbreng. Het is laat. De laatste stukjes zijn dus wat saaier dan het debat zelf, maar ik hoop verder op een goede afloop van de stemmingen.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**:
Hartelijk dank. Ik denk dat het gepast is om een compliment te geven namens de hele Kamer voor het feit dat u het hele pakket hebt behandeld in zo'n korte tijd. Ik dank al mijn collega's voor hun aandacht en inbreng. De stemmingen over de moties zijn komende week en de stemmingen over de begroting en de amendementen vinden plaats in december.